16e Année. — N° 783

Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

20 Septembre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

FOURNY, SOIGNÉ PAR SA FEMME PENDANT LA COUPE MICHELIN

Depuis le 25 août, Fourny couvre chaque jour 708 kil. 400. Quoique s'étant attribué la coupe Michelin depuis le 3 septembre, il continue sa ronde, comptant atteindre les 20.000 kilomètres. (Moteur Renault, hélice Chauvière.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

TOUT LE MONDE PEUT CONCOURIR ET GAGNER

La Course au Grand R.

50.000 PRIMES
DONT 5.000 Fcs EN ESPECES

Il est encore temps de concourir et de faire sa provision de GRAND R.

LISEZ DANS

·EXCELSIOR·

tous les détails sur le CONCOURS

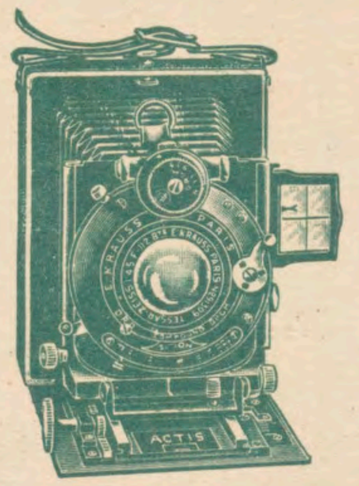
Rien n'est plus simple que de gagner l'une des

50.000 primes

Il suffit de se procurer beaucoup de GRAND

LES NOUVEAUX APPAREILS

ACTIS = KRAUSS



entièrement en métal léger

NOUVELLE CONSTRUCTION DE HAUTE PRÉCISION

Foldings, formats 4 1/2 × 6 à 13 × 18 cm.

sont montés avec les célèbres objectifs

TESSAR et PROTAR KRAUSS-ZEISS

et ANASTIGMATS KRAUSS

Classés premiers au Concours international du ministère de la Guerre 1912 pour la photographie aérienne.

JUMELLES — LONGUES-VUES — MICROSCOPES

CATALOGUES GRATUITS

E. KRAUSS 16, 18 et 20, rue de Naples PARIS

PLAQUES
POSITIVES
GUILLEMINOT
SANS RIVALES
GUILLEMINOT BOESPFLUG & Cie PARIS

VICHY ETAT **PASTILLES VICHY-ÉTAT**
La Boîte : 0f.50 cent.

Après les repas 2 ou 3
PASTILLES VICHY-ÉTAT
Facilitent la Digestion
LA POCHETTE (Nouvelle Création) 0f50
Boîte ovale **2 fr.** *Coffret de 500 gr.* **5 fr.**

ESSUYAGES ASEPTISÉS
En vente partout
VERDICUS
EN BOITES de 1 Kilo.
3 QUALITÉS
.Couleurs. blancs. .Serviettes.

FAUTEUILS ARTICULÉS
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogue franco

PIERRE LAFITTE ET Cie

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

La Chasse à Tir

Par CUNISSET-CARNOT

EN VENTE PARTOUT

Maison de la Praline MAZET de Montargis
BAPTÊMES ÉLÉGANTS
Au DUC de PRASLIN
Tel. : Louvre 09-48. — PARIS, 33, Rue Vivienne
Albums, tarifs et échantillons adressés franco

TOUS NAGEURS
GANT PALMÉ (Brev. S.G.D.G.) de 3 à 6 fois pour apprendre. La paire 1 fr. 85 franco poste avec notice. **WARNET, 36, rue Pasteur,** Saint-Ouen (Seine).

Bougie Standard

CYCLES ALGOR
44, Avenue de la République, PARIS
Fournitures générales pour cycles
Réparations en tous genres
ARTICLES POUR SPORTS
CATALOGUE FRANCO

MOTOCYCLETTES, MOTEURS INDUSTRIELS
LURQUIN-COUDERT
19, Rue Planchat, 19, PARIS (XXe arr.). Téléphone : 907-32
Demandez le nouveau Catalogue 1913

CYCLES et MOTOCYCLETTES
NEUF et OCCASION
RÉPARATIONS et GARAGE
HARRANGER Construct.-Mécanicien
33, Boulevard Pasteur — *PARIS-XVe*

---

la capote "JANKO" permet la transformation rapide d'une voiture découverte en voiture hermétiquement fermée

LAMPLUGH Carrossier, 7, Rue Ernest Cognacq. **LEVALLOIS.**

16e Année. — N° 783. Le Numéro : **50** Centimes. EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70 20 Septembre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

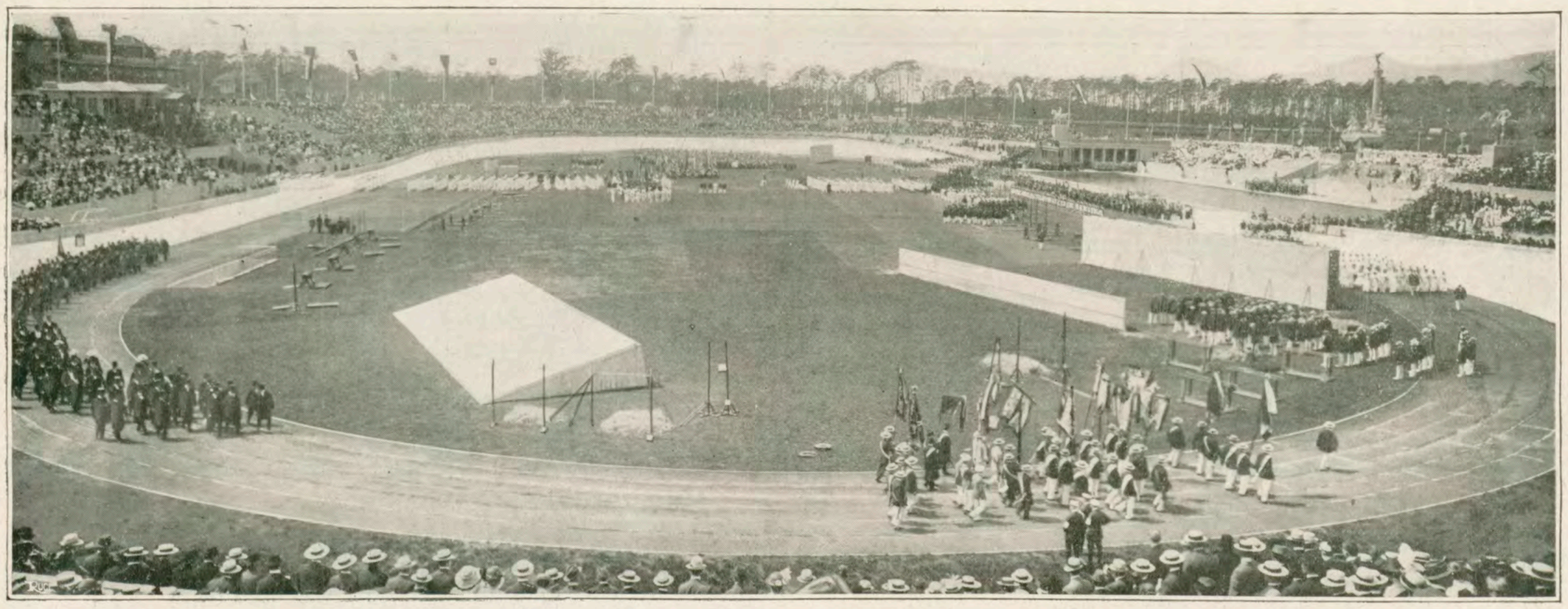
ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

LE LIEUTENANT VARCIN, VAINQUEUR DE L'AÉRO-CIBLE, S'ENTRETIENT AVEC LE COLONEL BOUTTIEAUX

Le concours de l'Aéro-Cible Michelin (30.000 francs) qui s'est déroulé du 7 au 14 septembre, est revenu au lieutenant Varcin qui, de 250 mètres de haut, est parvenu à placer 13 bombes sur 15 dans la cible de 20 mètres de diamètre. On se rendra compte de la difficulté que présente une telle épreuve, en songeant qu'à 250 mètres, la cible n'apparaît guère plus grande qu'une montre.



LE STADE DE BERLIN, OU SE DISPUTERONT LES PROCHAINES OLYMPIADES

C'est au stade de Grunewald, près Berlin, que se dérouleront les Jeux Olympiques de 1916. La surface du stade est de 79.000 mètres carrés. L'amphithéâtre peut contenir 30.000 spectateurs. Cette photographie a été prise le jour de l'inauguration du stade de Berlin, par l'empereur Guillaume II.

FORMONS DES HOMMES NOUVEAUX

Par Pierre FAILLOT

Quel est l'état actuel du sport en France ? Si nous posons cette question à différentes personnes nous aurons les réponses les plus contradictoires. Il est d'abord une raison de cette mésentente, c'est que la plupart des gens donnent au mot « sport » une extension incommensurable. D'après eux, tout le monde serait sportsman. D'ailleurs, les journalistes distribuent avec gravité et conviction ce titre à tout monsieur qui se fait conduire du côté de Longchamp ou d'Auteuil par un chauffeur impeccable dans une superbe limousine, très bien combinée pour éviter tout heurt à son heureux propriétaire. Ce dernier descend de voiture : il est gros, gras, incapable de faire deux cents mètres en marchant. Qu'importe ! il est sportsman, car il porte une lorgnette au côté, un gilet clair, des chaussettes voyantes et n'hésitera pas à risquer dix ou vingt louis sur une rosse quelconque.

Eh bien ! non, faire du sport ne consiste pas à regarder les autres, et pour ma part, le mot sport étant, d'après le dictionnaire, synonyme d'exercice en plein air, je réserve le titre de sportsman à ceux qui travaillent dans le but de développer leurs muscles. Alors, ma question initiale se spécialise et ne concerne plus que les exercices athlétiques.

Dans ce cas, les réponses ne peuvent guère être favorables. Dans ces dernières années, le sport a évidemment fait des progrès en France, mais il en a fait bien peu.

Pourquoi? mon avis est net : mauvaise conception, on ne procède pas par ordre. Prenons un exemple : le football. Dans ce jeu, on utilise la course à pied, la souplesse, la force, l'adresse. Donc, pour le pratiquer, il paraîtra tout naturel de commencer par apprendre à courir, à sauter, à faire travailler ses muscles pour les entraîner un peu à tout. Ah bien, oui ! on prend un jeune homme quelconque, on le met dans une équipe en lui intimant l'ordre de jouer; l'autre est d'ailleurs enchanté et convaincu qu'il ne peut mieux faire. C'est le genre du monsieur qui dirait : « Je ne sais ni lire, ni écrire, ni compter, alors je vais apprendre l'algèbre, comme cette dernière comprend toutes les autres, quand je saurai cette science, je connaîtrai le reste ! » Il le connaîtra un peu, certes, mais n'arrivera pas à grand chose, fera des fautes d'orthographe, écrira en petit nègre et se fera voler par sa cuisinière, car il sera incapable d'une addition précise. Nos joueurs de football en sont là pour la plupart, ils ne peuvent arriver à bien jouer, car il leur manque les éléments initiaux.

LE SPORT EST UNE SCIENCE

En sport, il faut comme dans les études, suivre une progresison. La première chose est d'apprendre à courir, ensuite travailler un peu tous les exercices pour obtenir un développement général. Une fois ce résultat conquis, on peut se lancer dans la spécialisation, comme la course par exemple, où dans la généralisation, comme le football. Mais l'idée primordiale qui doit nous guider est que le sport n'a pas pour but de battre un record ou de faire partie d'une équipe nationale, mais d'acquérir la santé et la vigueur qui faciliteront l'existence.

Pour n'avoir pas suivi ce principe, et avoir voulu parvenir d'emblée aux résultats, les Français ont jusqu'à présent considérablement négligé et même méprisé les sports athlétiques. Et dans ces derniers, nous avons un retard considérable sur les autres nations. Voyons les résultats des championnats de France de cette année : pour les 100 mètres, nous sommes à 4/5 de seconde du record du monde ; pour les 200, à 7/5 ; les 400 à 4 s. 2/5 ; les 800 à 8 s. 3/5. Le 1.500 mètres est meilleur, 6 s. 3/5 seulement.

Dans les concours c'est pire.

Saut en hauteur avec élan : 27 centimètres d'écart avec le record du monde ; sans élan 12 centimètres ; longueur avec élan 63 centimètres ; sans élan, 52 centimètres. Poids : lancement du poids 3 m. 17 ; du disque 6 m. 62. du javelot. 24 m. 50. Saut à la perche, 74 centimètres.

C'est-à-dire que les écarts varient entre 2,5 0/0 dans les quinze cents mètres et 35 0/0 dans le lancement du javelot. La moyenne des écarts est entre 15 et 20 0/0.

Mais cette constatation devient encore plus pénible lorsque l'on ajoute que la plupart des championnats de France sont gagnés très facilement. En général sur chaque distance et dans chaque concours, un homme se détache nettement de ses concurrents. Il faut donc en conclure que la moyenne de nos pratiquants des sports athlétiques est désespérément faible. Et, je le répète, cela tient à deux choses : à leur petit nombre et leur spécialisation prématurée.

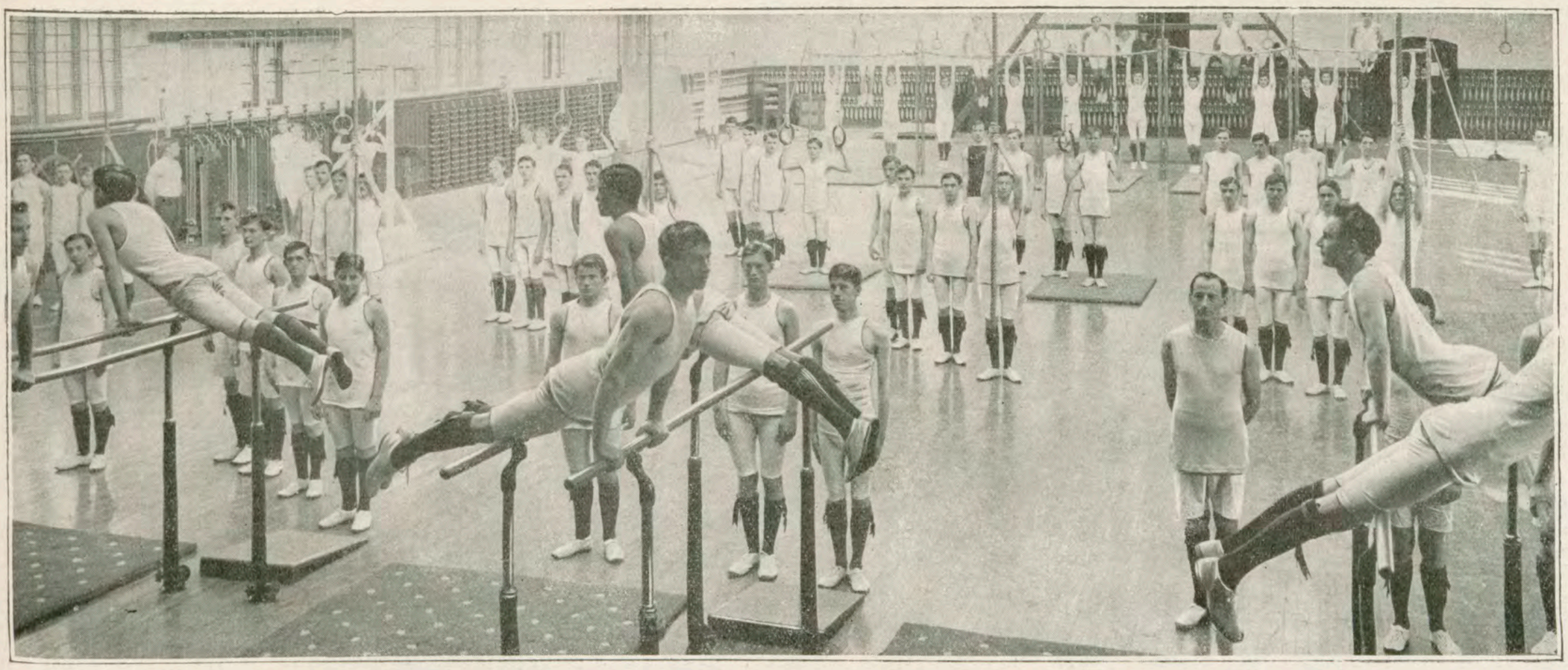
Et j'ajouterai que parmi les champions actuels, je ne vois que deux hommes capables de figurer dans une compétition mondiale : Bouin et André. Nous pouvons avoir confiance dans le premier, il est fort capable de remporter une victoire aux Jeux Olympiques de 1916. Quant au second, où sera-t-il à cette époque?

Quant à tous les autres, au risque de paraître sévère, je ne leur accorde aucune chance. Ils amélioreront peut-être leurs performances, mais certainement pas pour seulement figurer aux concours de Berlin. Tison, par exemple, est susceptible de laisser pousser sa barbe, mais absolument incapable d'améliorer de deux mètres son jet de poids.

Je remarquerai encore que sur seize championnats, quatre seulement ont été gagnés par des hommes nouveaux, et encore Mourlon est au service militaire et Bouin était absent, sinon ils auraient tous deux connu la victoire.

Ainsi, d'après les résultats de cette année, on ne peut que conclure à l'absence complète de progrès. Cette conclusion n'est pas absolument exacte. Les progrès réalisés ne portent pas sur l'amélioration des performances, mais sur l'intérêt que les Français témoignent aux sports. Il est certain que ces derniers commencent à intéresser le public. Mais cette transformation est d'une lenteur désespérante. Il faudrait donner à ce mouvement une impulsion terrible et convaincre les Français que le sport est une question de vitalité pour notre nation. Ce n'est pas l'heure de nous endormir. Peut-être que bientôt la lutte éclatera. Les sports peuvent y être la meilleure préparation. Les autres nations travaillent considérablement à augmenter la qualité physique de leur race. La Russie vient de créer le ministère des sports. L'Angleterre ouvre une souscription nationale pour préparer des athlétes aux Jeux Olympiques de 1916. En Amérique, les sports ont pris une importance telle qu'ils font partie de l'enseignement dans les universités. La Suède, la Norwège progressent sous ce rapport de façon fantastique. La Hongrie commence à nous étonner, — et quant à l'Allemagne, les sports y prennent une extension formidable.

Et à ces efforts énormes, à ces organisations florissantes, à ce déploiement d'énergie musculaire, qu'avons-nous à opposer en France ? les pa-



UNE SALLE DE GYMNASTIQUE DANS UNE UNIVERSITÉ AMÉRICAINE

Cette photographie prouve l'importance que les Américains donnent aux exercices physiques. Quelle différence entre cette spacieuse chambre de sport et une salle de gymnastique de nos lycées français !

tronages, les sociétés de gymnastique et l'humble U. S. F. S. A. La fédération des sociétés de gymnastique pourrait devenir extrêmement puissante. Elle a des ramifications dans toute la France, mais on s'y occupe un peu trop de politique, et surtout on ne guide pas assez les jeunes gens qui font partie des sociétés. Le travail physique qui leur est demandé est souvent mauvais. L'U. S. F. S. A. est un simple tribunal qui juge, suit péniblement le mouvement que lui donnent les clubs, mais se garde bien de conseiller. Les patronages constituent certainement la force la plus considérable dont on puisse disposer en France pour les sports, il m'a été donné de voir dernièrement à Rennes, une fête organisée par le groupe de Bretagne. Au minimum cinq mille spectateurs y assistaient dans des tribunes. Une vingtaine de sociétés, soit près de mille jeunes gens, prenaient part aux différents concours. L'organisation était merveilleuse et je pensais : avec de bien légères modifications dans leur programme, les patronages seraient une force terrible qui amènerait bientôt tous les Français aux sports.

Malheureusement, il est entre les patronages et la fédération des sociétés de gymnastique une haine d'opinions politiques, et ces deux grandes forces, au lieu de s'unir pour faire triompher la grande cause sportive, se combattent, au détriment du sport.

Je disais tout à l'heure qu'il faudrait modifier les programmes de ces deux fédérations. A mon avis, on y pratique beaucoup trop la gymnastique aux agrès et pas assez les sports naturels. Il faudrait qu'à leurs têtes viennent des hommes convertis aux idées nouvelles. Déjà, les patronages ont fait de gros progrès sous ce rapport et je ne serai pas étonné que d'ici peu, ses champions inquiètent fortement ceux de l'U. S. F. S. A.

CE QUE DEVRAIT ÊTRE UN CLUB ATHLÉTIQUE

Et puisque j'en suis à ces derniers, je vais les mettre à leur tour sur la sellette.

Qu'est-ce que devrait-être un club de sports athlétiques? A mon avis une réunion de personnes convaincues, désireuses de faciliter aux jeunes la pratique des exercices et capables de les guider dans cette éducation. Pour cette besogne, une commission chargée d'étudier un programme et de surveiller l'entraîneur payé, qui, lui, s'occuperait des jeunes gens. Dans ce club modèle, un seul but : former des gars solides, sans se soucier de spécialiser tel ou tel, en vue d'une certaine épreuve; mais je verrais parfaitement une autre commission s'occupant de l'entraînement supérieur des athlètes déjà formés : alors la spécialisation, la recherche du championnat, la poursuite du record ; mais cette préoccupation ne doit être que secondaire, et n'être en quelque sorte que l'application particulière de la méthode à des sujets spéciaux. C'est ainsi qu'un artisan cherchera d'abord à fabriquer des produits moyens, et s'il en remarque, parmi ces derniers de particulièrement bien réussis, de ceux-là seulement il cherchera à faire des objets de prix. Le champion doit être un luxe.

Hélas ! peu de clubs ont cette conception de leurs devoirs. Il y a une foule de façons différentes de classer nos sociétés sportives françaises. La première consisterait à placer d'un côté les clubs qui ont de l'argent, de l'autre ceux qui n'en ont pas. J'admire considérablement les seconds, car ils font ce qu'ils peuvent. Leurs membres s'efforcent de leurs muscles et de l'argent dont ils peuvent disposer. Paix à ces braves : je ne discuterai point les résultats qu'ils obtiennent.

Mais les autres ! Pour la plupart, ils se moquent de l'idée sportive comme d'un concurrent plus faible et ne cherchent qu'une chose : gagner...un championnat quand ce n'est pas de l'argent, car il est des clubs en sociétés anonymes ! Dans ces sociétés, il se produit une chose bien simple : tout sujet qui n'est point capable de remporter des lauriers, de faire de la réclame, n'est bon qu'à payer sa cotisation, il faut qu'il se tienne tranquille, sinon on lui rappellera sa médiocrité. Essayer de l'améliorer ? pourquoi faire ? Il ne donnerait jamais rien de remarquable. Que ce soit en course à pied ou en football, il faut gagner. Donc il faut des champions. En former ? cela donnerait du mal et serait long, sans compter le déchet inutile. Il est bien plus simple de les prendre tout près. Alors, si quelque sujet d'élite se fait remarquer de lui-même dans le club, les dirigeants le flattent, l'entourent, le poussent. Et s'il y a pénurie de champions dans le club, on va les chercher chez le voisin, procédé beaucoup plus commode. Il en résulte que les jeunes gens ou bien sont découragés parce que personne ne s'occupe d'eux ou bien se forment mal. Les sociétés de cette sorte sont les plus florissantes, ce sont elles qui font le plus de tort au sport en France.

Car ces champions qu'elles vont chercher chez le voisin viennent le plus souvent de clubs humbles et pauvres qui, eux, s'occupent des jeunes ; et ces petits clubs voient ainsi, au moment où ils croient récolter le fruit de plusieurs années d'effort, leur étoile s'envoler vers des cieux plus riches et plus généreux et c'est ainsi que l'on voit rarement aux championnats de France un vainqueur porter un maillot inconnu.

Le jour, au contraire, où les dirigeants des grandes sociétés se diront : « Nous allons former nos hommes nous-mêmes. Pour ce faire, nous prendrons le plus grand nombre possible de jeunes, nous les éduquerons, nous les suivrons, et si parmi les cinquante dont nous aurons fait des athlètes moyens, nous trouvons seulement un vrai champion nous serons certes, heureux, mais les quarante-neuf autres garçons nous rendront encore plus joyeux par la santé robuste que nous leur aurons donnée. » Ce jour-là nous pourrons espérer rivaliser avec les autres nations, car les champions ainsi formés, le seront d'après de bonnes méthodes et seront capables, grâce à la culture générale qui aura précédé leur spécialisation, de supporter sans dommages les effets intensifs qui leur seront demandés. D'autre part, les petits clubs pourront prendre exemple sur les grands, s'inspirer de leurs méthodes et faire travailler leurs élèves de façon rationnelle.

Mais cette chimère est encore très lointaine, car il est bien peu de gens qui connaissent le sport et soient capables d'éduquer les autres. Ce ne serait rien encore, si ces personnes se rendaient compte de leur ignorance. Elles pourraient suivre des méthodes reconnues bonnes ; mais chacun veut faire à sa guise. Les résultats sont pitoyables.

Il est un club en France que je citerai toujours comme modèle aux autres : c'est le Stade Lorrain, de Nancy. Un club ? Non, plutôt une réunion de camarades, mais les jeunes écoutent les anciens et suivent leurs conseils, et comme ces derniers sont bons, les résultats le sont aussi. Lorsque j'ai été là-bas, il y a deux ans, j'ai été émerveillé de voir le nombre de gosses solides qui travaillaient sous l'œil des « vieux ». Et ces gosses n'avaient pas le droit de faire ce qu'ils voulaient : mais d'abord un peu de course à pied, et d'une allure correcte, puis quelques minutes d'aviron et pour finir la nage. Aussi, chaque fois qu'ils viennent au Blanchet les Nancéens nous étonnent par la robustesse de leurs coureurs, et soyez sûrs que le jour où un véritable champion se trouvera parmi eux, il mettra dans sa poche (simple image) tous nos spécialistes aux poitrines étroites, à condition qu'il consente à s'entraîner sérieusement. N'est-ce pas, Shurrer ?

Et j'en arrive tout naturellement à une autre question : la façon de

former les jeunes. Oh ! quelle guerre sauvage entre les diverses méthodes ! Aujourd'hui, on n'en connaît plus qu'une seule : celle du lieutenant Hébert. Pourquoi? Raisons de grosse caisse et de réclame. Le lieutenant Hébert au fond n'a rien inventé du tout et n'importe quelle méthode réussirait aussi bien avec des hommes qui travaillent les exercices physiques chaque jour, durant plusieurs années, en service commandé. D'ailleurs, le lieutenant Hébert ne nous a encore donné aucun champion remarquable et il me semble que le fameux concours de l'athlète complet ne fut pas un triomphe pour sa méthode. Cette dernière n'est d'ailleurs pas plus mauvaise qu'une autre, elle n'est point meilleure ni originale, elle est seulement un peu plus encombrante.

Pour former des jeunes, laissez-les vivre au grand air le plus possible jusqu'à 12 ou 13 ans et jouer sans méthode à tout ce qu'ils veulent. Ensuite, donnez leur quelques vagues notions de courses à pied, pour qu'ils ne prennent pas de mauvaises habitudes. Faites leur faire un peu de culture physique, d'après la méthode suédoise, française, Hébert, peu importe, pourvu que tous leurs muscles travaillent, e ne travaillent pas trop. Un enfant qui, à 15 ans, a les muscles saillants comme un homme fait est un monstre et celui qui l'a formé un criminel ou presque. Mais la partie principale est d'utiliser toutes les circonstances de la vie courante pour faire travailler les muscles. Vers 17, 18 ans, du sport actif, mais un an ou deux de préparation progressive. Pratiquer le plus grand nombre possible d'exercices, tous ont leur utilité.

En résumé, travail progressif, rationnel, et général, qui devrait être fait dans les écoles, dans les lycées, dans les familles. Le gouvernement se moque pas mal de l'éducation physique. Les instituteurs sont trop heureux de se débarrasser de leurs élèves après la classe et craignent de plus un accident dont on les rendrait responsables. Les proviseurs des lycées trônent, majestueux, dans leurs bureaux, accordent parfois aux grands, une sortie le jeudi, pour une partie de football et sont satisfaits de pouvoir montrer à un inspecteur ou un ministre en tournée, une salle de gymnastique mal aérée, incommode, mais antique. Les pères considèrent leurs ventres proéminents avec satisfaction, ou admirent l'exiguité de leurs carcasses, qu'ils prennent pour de la sveltesse et disent : je n'ai jamais fait de sport, j'en vaux bien un autre, pourquoi mon fils risquerait-il sa peau à ces bêtises. Pour eux le sport est inutile et dangereux. Pendant ce temps, les gosses fument dans les coins, tiennent des conversations équivoques et font le mal pour s'occuper. Alors, tout à coup, vers dix-sept ans, le médecin déclare : il faudrait de l'exercice à votre enfant. Dès lors, c'est une débauche de courses, de football, le malheureux se claque, et le père triomphant déclare : vous voyez bien, ces sports ! — Homme navrant !

Qu'a-t-on fait pour combattre ces idées paternelles et cette apathie des directeurs d'école ? Rien. Le gouvernement ignore toujours l'éducation physique des jeunes, et continue à construire des lycées et des écoles désespérantes avec leurs cours étroites, plantées d'arbres et semées de gravier, afin d'empêcher tout exercice et nous voyons toujours le jeudi passer les files de collégiens qui vont à une promenade monotone et qu'ils font tout pour éviter, et si un élève se montre trop turbulent, on l'enferme toute la journée du dimanche. Croyez-vous qu'une partie de football ne calmerait pas mieux ses nerfs ?

Un homme eut une idée : il créa la ligue des jeux et sports à l'école. Son but était d'apprendre à jouer aux enfants, il se débat au milieu de l'indifférence générale : il n'a point fait de réciame! ou si peu. Par contre, tout le monde connait le collège d'athlètes, œuvre bien inutile en ce moment.

Le *Journal*, avec son concours de l'athlète complet, a fourni un bel effort, il est certain qu'il a amené aux sports une foule de gens qui les ne connaissaient pas, et les résultats obtenus nous ont montré une fois de plus l'importance du travail à faire.

Les clubs, de leur côté, montrent une légère tendance à s'occuper des jeunes, mais avec quelle lenteur et au prix de quelles luttes intestines !

L'ÉCOLE NORMALE DE JEUX SCOLAIRES

Les instituteurs ont eu l'idée, cette année, de réunir chaque jeudi leurs élèves sur le terrain du Red Star à Saint-Ouen, pour leur apprendre les vieux jeux français et leur inculquer les premiers principes du sport.

Et c'est tout. Voilà où nous en sommes. Tel est le résultat de ces belles clameurs qui retentirent l'an dernier après les Jeux Olympiques de Stockholm. Oh ! le bel enthousiasme que montrèrent les journaux à cette époque. Quelle belle ardeur secoua un instant les dirigeants de l'U. S. F. S. A. Mais aussi, avec quelle superbe rapidité tous ces nobles projets tombèrent dans l'oubli ! Si nous ne voulons pas retrouver à Berlin, en 1916, les mêmes désastres que l'an dernier, il est grand temps d'agir.

Il ne faut pas chercher à créer en trois ans des multitudes d'athlètes. Essayons d'en faire quelques-uns, et contentons-nous de l'espoir de figurer honorablement. En 1920, nous devons remporter des succès éclatants. Alors ce seront ceux qui ont aujourd'hui douze ans qui lutteront pour la victoire. Nous avons le temps de les préparer entièrement.

Pour 1916, prenons du travail à moitié fait déjà et ne nous occupons que des jeunes gens de 16 ou 17 ans. Il faudrait en choisir une cinquantaine, les faire travailler, les préparer spécialement. De ce nombre sortiraient peut-être une dizaine d'hommes capables de défendre quelque peu nos couleurs. Mais, je l'ai déjà dit, ne comptons pas sur les champions actuels. Prenons des jeunes ayant des dispositions mais non encore pervertis par le succès et formons-les le mieux possible.

Pour atteindre ce but, il ne faudrait point s'adresser à l'U. F. S. A., qui n'a pas les moyens de le poursuivre, mais qu'un journal, ou l'union même, choisisse un homme d'une compétence indiscutée en matière de sports athlétiques et d'une indépendance absolue c'est-à-dire qui ne craigne pas les haines qu'il pourrait s'attirer, comme Bouin par exemple, et lui demande de former un comité de cinq à six personnes, toutes au courant du sport. Ce comité élaborerait un programme et le proposerait au public. Une souscription serait alors ouverte, non pas pour envoyer des représentants à Berlin, mais pour les préparer.

Une fois l'argent nécessaire recueilli, deux ou trois membres du comité voyageraient à travers la France pour essayer de découvrir des jeunes gens susceptibles de donner des résultats et suffisamment libres pour se consacrer à ce travail — sinon entièrement tout au moins suffisamment. Ce choix n'est pas impossible, car un connaisseur distingue facilement l'athlète qui a des dispositions de celui qui n'en a aucune.

Une fois cette sélection faite, les jeunes gens suivraient le programme élaboré par le comité, sous la direction d'un homme susceptible de l'appliquer à chacun suivant ses dispositions.

Ce ne sont que des grandes lignes de l'idée. Ce qu'il faut surtout, c'est donner confiance au public en formant un comité de gens compétents et indépendants, sans mettre des noms ronflants et déplacés dans un milieu sportif. Il faut aussi que ces fonds ne soient pas gaspillés. Il est des noms qui me viennent à l'esprit comme étant ceux de véritables connaisseurs en matière d'athlétisme. Bouin, d'abord, puis Guibassier, qui a su si bien guider l'entraînement de Bouin. Spitzer, aussi, qui nous montre ce que l'on peut faire lorsqu'on s'y entend, en menant souvent ses coureurs à la victoire. Rod, mon excellent camarade du Racing, qui, malgré sa discrétion, n'en fait pas moins du travail utile, Guillemare, le manager du Stade Français, nous trouverions bien aussi un homme à Nancy, ils sont plusieurs susceptibles d'être choisis. Et le midi cache bien aussi dans quelque coin l'oiseau rare.

Ne croyez-vous pas que tous ces hommes réunis feraient de la bonne besogne, infiniment supérieure à celle de n'importe quelle commission de l'U.S.F.S.A.?

Et si le résultat ne couronnait pas les efforts en 1916, il n'y en aurait pas moins un travail sérieux d'accompli. Mais il faudrait qu'à côté du comité, chacun travaille pour développer en France l'idée sportive. Que peu à peu les querelles s'apaisent, que tous réunissent leurs efforts, et nous pourrons avoir en 1920 une confiance énorme.

Pierre Faillet

LE DÉPART DES CONCURRENTS DU TOUR DE PARIS

187 coureurs à pied ont pris le départ dimanche dernier, dans l'épreuve du Tour de Paris. Henri Siret (en médaillon à gauche) remporta la victoire, couvrant les 42 kilom. 206, en 2 h. 44 m. 46 s.: en haut, Vermeulen (n° 33) en tête du second peloton, au viaduc d'Auteuil; il se classa second; en bas W. Kolehmainen seul en tête, au pont de Grenelle; W. Kolehmainen (en médaillon à droite) après avoir tenu la tête pendant 33 kilomètres ne put soutenir son effort. Il finit troisième à 3 minutes de Vermeulen.

SIRET GAGNE POUR LA CINQUIÈME FOIS LE TOUR DE PARIS

Le Tour de Paris, la grande épreuve pédestre professionnels, s'est disputé dimanche dernier. Le parcours avait été étudié pour faire exactement la distance du Marathon. Deux grands coureurs étrangers, Willie Kolehmainen le frère du vainqueur de Bouin, et l'Anglais Private Stanton, s'annonçaient comme très dangereux pour nos représentants.

Dès le départ, Kolehmainen partait à une allure folle ; à Auteuil il avait déjà 300 mètres d'avance, à la porte de Saint-Ouen, il passait 6 minutes avant le groupe mené par Vermeulen, mais il était victime de sa tactique et il ralentissait, se laissant dépasser par Vermeulen à la porte d'Orléans et par Siret après la porte de Gentilly.

Henri Siret d'une allure très souple, prenait la tête avant la porte de Meudon et arrivait à la Grande Roue avec une avance de 5 m. 38 s., sur Vermeulen. Siret qui remporte pour la cinquième fois le Tour de Paris, a conduit sa course d'une façon remarquable, suivant exactement le tableau de marche qu'il s'était tracé, sans s'inquiéter du départ foudroyant de Willie Kolehmainen, bien que celui-ci, à un moment, eut une avance de 3 minutes sur lui.

Malgré la pluie et le vent, Siret couvrit les 42 kilomètres 206, en 2 h. 44 m. 46 s., approchant de très près le record. C'est certainement le meilleur Marathonien du monde à l'heure actuelle.

Voulez-vous gagner

UNE AUTOMOBILE ?

Lisez dans *Notre numéro du 4 octobre* **les conditions et les détails du Grand Concours de la** *Vie au Grand Air.*

200 PRIX

Automobile, motocyclette, bicyclettes, appareils photographiques, etc... etc...

AVIS AUX ABONNÉS

Comme nous l'annoncions l'autre jour, nous avons décidé, devant le succès remporté par nos Numéros Doubles, d'en continuer la publication qui devait tout d'abord se terminer avec celui de septembre. Nous publierons donc dorénavant chaque mois un Numéro Double de 32 pages, dans lequel nous nous proposons d'étudier, avec les développements qu'elle comporte, soit une grande question sportive. soit l'actualité du moment.

Ainsi se trouvera réalisée la dernière série des améliorations que nous avions promises à nos abonnés et à nos lecteurs, soit :

1° Couvertures en papier extra-fort et en deux couleurs ;
2° Publication de hors texte ;
3° Publication de plusieurs doubles pages par numéro ;
4° Suppléments, chaque fois que l'actualité l'exige ;
5° " Numéros Doubles ".

Nous sommes donc obligés de demander maintenant à nos abonnés, auxquels nous avons servi jusqu'ici gratuitement les Numéros Doubles, un léger sacrifice, en portant, à partir du 1er octobre, le prix de l'abonnement à 28 francs.

Nos abonnés bénéficieront encore d'un avantage de 5 francs sur les acheteurs au numéro, puisqu'ils recevront, pour 28 francs :

40 numéros à 0 fr. 50.....	20 francs.
11 numeros doubles à 1 fr.....	11 —
Le Numéro de Noël à 2 fr.....	2 —
Total.....	33 francs.

Sans parler des " Numéros Doubles Exceptionnels " à 1 Fr. que nous continuerons à publier, chaque fois que l'actualité l'exigera, ni des primes et avantages de toute nature énumérés au " Carnet Multiprimes ", dont l'envoi est fait contre 50 centimes.

L'abonnement, pour l'étranger, sera porté à 32 francs.

LA VIE AU GRAND AIR.

Les Dimanches Sportifs de la "Vie au Grand Air"

La mauvaise saison ne doit pas être un obstacle au mouvement sportif.

Faut-il, parce que les journées courtes et maussades sont venues, remiser automobile, bicyclette ou aviron, renoncer à franchir les portes de Paris et s'abandonner sans réserve au bridge ou au tango, qui ne se pratiquent généralement qu'aux lumières et avec accompagnement de chauffage central?

Il est temps pour tout.

En organisant ses « Dimanches Sportifs », la Vie au Grand Air *répond à un désir souvent exprimé.*

Sous ce titre, nous allons en effet organiser une série de manifestations dont nous donnons aujourd'hui les deux premières :

Le Tour de Croissy (Aviron) pour le 21 ortobre ;

Une course de 500 mètres (Automobile) pour le 9 novembre.

Nous publierons ultérieurement la liste de celles qui suivront. Elles se dérouleront toutes aux portes de Paris, sauf toutefois celles qui ont pour but des villes voisines, distantes de 100 à 150 kilomètres; mais nous avons eu soin de reporter ces dernières à une époque où les jours plus grands permettent des déplacements plus lointains.

Dans nos plus prochains numéros, nous publierons les règlements détaillés de chacune de ces petites réunions qui n'occuperont que quelques heures du dimanche ou la journée entière au maximum; qui, toutes, présenteront quelques particularités inédites ; qui, enfin, n'entraîneront les concurrents à aucune défense.

Ceux-ci pourront gagner quelques prix et souvenirs, et pourront même, de leurs victoires, retirer des avantages commerciaux.

La Vie au Grand Air, *elle, y aura trouvé la satisfaction d'encourager une fois de plus les sports et d'aider à leur éloquente manifestation.*

Adresser toutes demandes de renseignements à M. PAUL MEYAN, qui est chargé de l'organisation des « Dimanches Sportifs ».

AUTOMOBILE

Le Circuit de Boulogne

Le Critérium de la voiture légère.

Nous serons dimanche à Boulogne-sur-Mer où se disputera pour la troisième fois la Coupe de l'*Auto*. L'année dernière, cette même épreuve fut courue à Dieppe, en même temps que le Grand Prix de France ; elle était organisée par l'Automobile-Club de France. Cette année l'*Auto* a repris son bien et est revenu sur son théâtre préféré, où il est si bien secondé par les membres dévoués et actifs de l'Automobile-Club de Boulogne.

Le règlement de la Coupe de l'*Auto* est toujours resté le même, c'est-à-dire que les voitures engagées ne peuvent avoir un moteur d'une cylindrée supérieure à trois litres, réglement simple qui permet de constater aisément les progrès accomplis.

Rappelons que la Coupe de l'*Auto* a été gagnée, en 1911, à Boulogne, par Bablot sur voiture Delage, en 7 h. 2 m. 52 s., battant Boillot, sur voiture Peugeot, d'une minute seulement.

En 1912, à Dieppe, l'Angleterre remporta brillamment la victoire, plaçant en tête trois voitures Sunbeam, conduites par Rigal, Resta et Medinger.

Cette année, l'Angleterre nous envoie encore de redoutables concurrents, dont nous parlerons plus loin.

Le Circuit de Boulogne, dont nous donnons ci-dessus le plan, mesure exactement 51 kilom. 984. Il doit être parcouru douze fois, ce qui donne, à 200 mètres près, un total de 624 kilomètres. Il est loin de comporter les longues lignes droites des pistes de Dieppe et du Mans ; néanmoins, les routes qu'il emprunte, très bonnes et très roulantes, permettent de belles vitesses et de fort appréciables moyennes. Mais les virages y sont nombreux et souvent difficiles, surtout dans la partie qui constitue la base du triangle, entre Colembert et Desvres. Ce ne sont là que sinuosités successives, souvent brusques, dans des passages resserrés, où l'habileté du conducteur est mise à l'épreuve sans cesse : coups de freins, reprises du moteur. Des côtes, il en est de longues et de dures, comme celle de Baincthun qui atteint le 10 0/0. Le Circuit de Boulogne présente donc tous les obstacles voulus pour faire de l'épreuve qui s'y dispute une véritable expérience où toutes les qualités d'une voiture sont mises en reliefs, et les défauts aussi.

Pouvons nous compter sur la victoire ? Les Anglais sont là. Sunbeam a une équipe de trois voitures conduites par Chassagne, Resta et Lee Guinues, que nous ne devons pas dédaigner ; nous avons déjà appris à les connaître.

Vauxhall, qui ne fut pas heureux, il y a deux ans, avec un seul représentant arrêté par un accident au deuxième tour, a envoyé, pour dimanche, deux voitures qui nous paraissent très redoutables. Il faut savoir que cette marque anglaise est une favorite du succès, dans la plupart des courses de côte qui se disputent dans le Royaume Uni, et surtout sur l'autodrome de Brookland, où il est peu de records qui lui résistent. Il y a quinze jours à peine, une de ses voitures conduite par Haucock, un des conducteurs de demain, battait le record des 700 milles, soit 1.126 kilomètres en un peu de moins de huit heures, à une moyenne de 147 à l'heure. Assurément, on ne saurait établir le moindre rapport entre l'autodrome anglais et les routes boulonnnaises, mais ce qui vient d'être fait là-bas permet de bien augurer de ce qu'il pourra être fait ici.

Et, avec ces voitures anglaises, nous allons voir la perfection des formes établies en vue d'opposer à l'air la moindre résistance. Nos voisins sont passés maîtres en ce détail important.

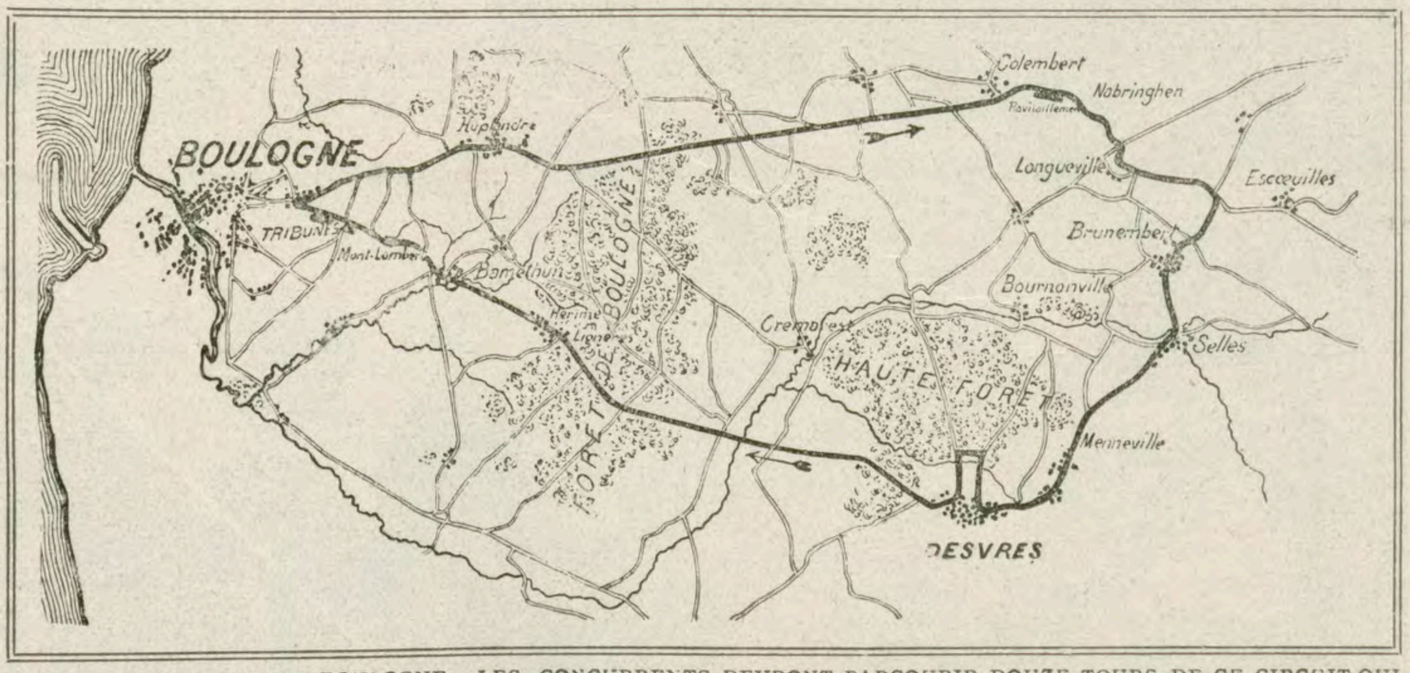
Peugeot, avec ses trois conducteurs émérites, favoris de la victoire, Boillot, Goux et Rigal — ce dernier a, pour la circonstance, faussé compagnie à Sunbeam — va porter les couleurs françaises et défendre le drapeau. Nous savons que nos chances sont entre bonnes mains.

Mais à côté de ces ténors, nous avons encore bon nombre d'outsiders, dont la voix pourrait bien se faire entendre dans le concert, tous plus ou moins nouveaux venus à la course.

Kœchlin, un spécialiste du moteur à deux temps, insuffisamment préparé pour se mettre en ligne qui, dans les épreuves précédentes, a engagé quatre voitures.

Zenia, une marque nouvelle, a deux représentants.

Alda, l'élégante voiture de Charron, affronte pour la première fois l'épreuve de la course. Tabuteau, l'ex-champion de l'air, qui a délaissé les commandes de l'aéroplane pour reprendre en mains le volant de la voiture, pilotera une des deux Alda inscrites.



LE PLAN DU CIRCUIT DE BOULOGNE. LES CONCURRENTS DEVRONT PARCOURIR DOUZE TOURS DE CE CIRCUIT QUI MESURE 51 KIL. 984 M.

La Belgique sera représentée par deux voitures F. A. B., la marque chère au comte de Liedekerke.

Les couleurs argentines, blanc et bleu, brilleront aussi dans le lot des partants, avec une Anasagasti, conduite par d'Avaray. Présentées jusqu'ici dans des concours de tourisme, nous sommes certains qu'elles feront, en course, aussi bonne figure.

Et j'ai gardé pour la fin la marque américaine, Buick qui sera, je n'en doute pas, une de celles que l'on remarquera le plus. M. Repusseau, dans différents meetings, l'a déjà conduite vaillamment à la victoire ; il saura, j'en suis certain, nous convaincre demain de sa maîtrise.

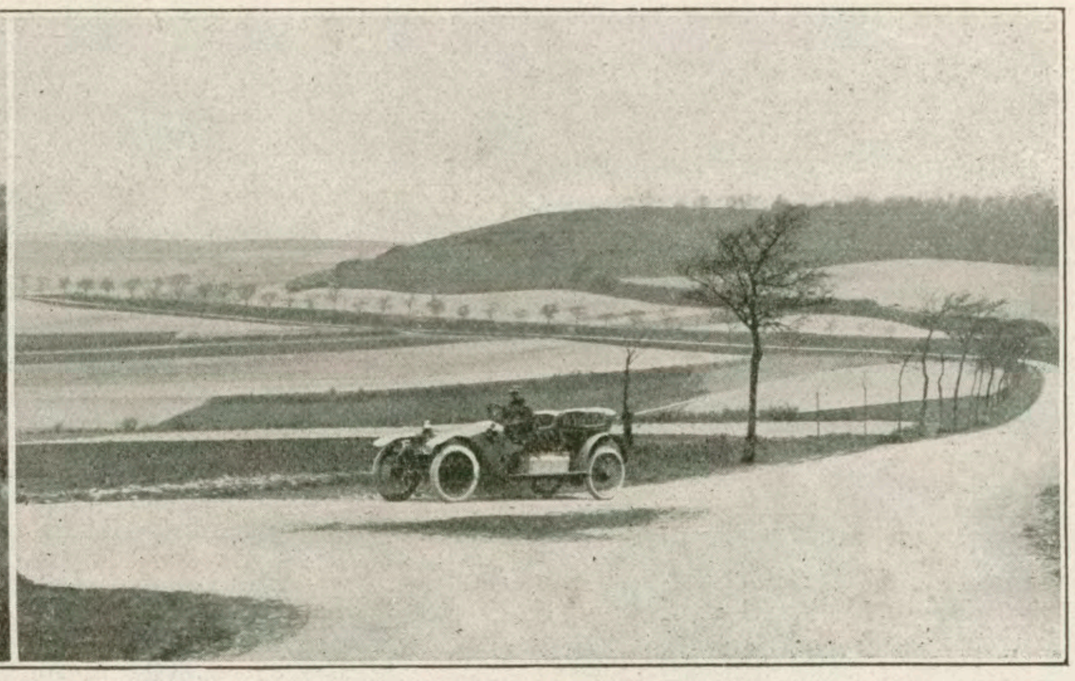
Au total, 21 partants certains, représentant cinq nations : Sunbeam et Vauxhall, l'Angleterre ; Buick, l'Amérique ; Anasagasti, l'Argentine ; F. A. B., la Belgique ; Peugeot, Kœchlin, Zenia et Alda, la France.

Le départ sera donné, dimanche matin, à 8 heures précises. On peut donc prévoir que vers trois heures de l'après-midi, le gagnant sera connu.

PAUL MEYAN.

LA SORTIE DE CALEMBERT

A la sortie de Calembert, la route devient étroite. Et c'est là que commence la série des virages difficiles.



LE VIRAGE DE BRUNEMBERT

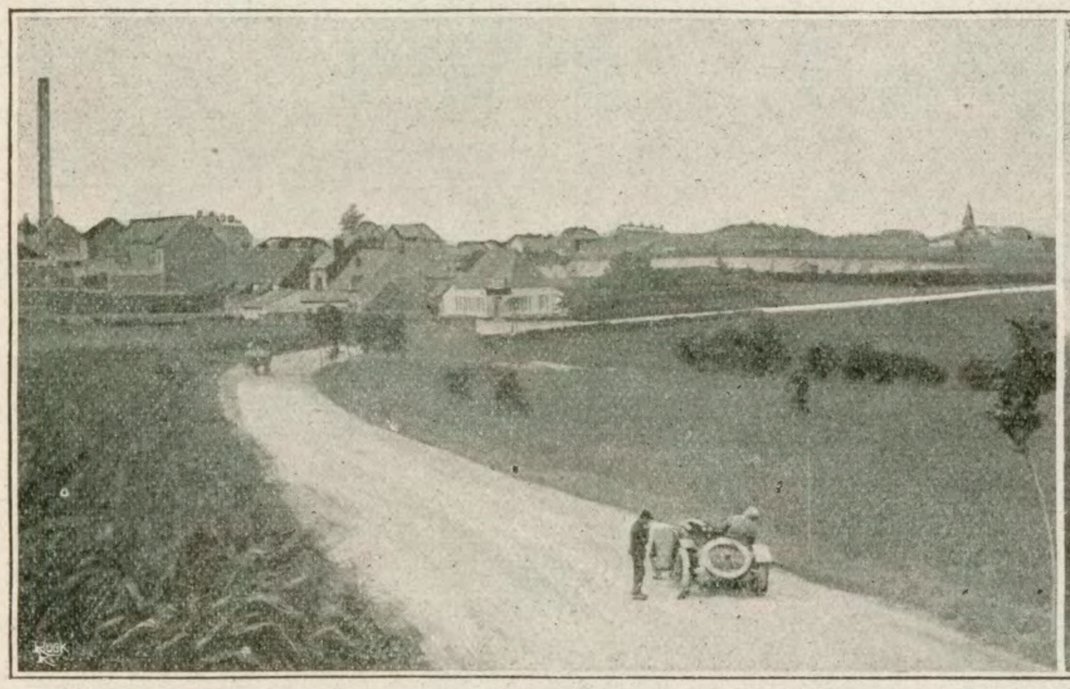
C'est à ce virage que le Circuit quitte la grande route de Boulogne à Saint-Omer pour attaquer la partie sinueuse du triangle.

LA TRAVERSÉE DE SELLES

Par une succession de montagnes russes, on arrive à Selles. Les concurrents ne voient pas loin devant eux.

LA SORTIE DE MENNEVILLE

Sous bois épais, route en dos d'âne, virages courts: c'est un passage délicat qui ne permettra pas de grandes vitesses.



L'ARRIVÉE A DESVRES

A l'entrée de Desvres, pour gagner la boucle du chemin forestier, les concurrents ont à virer à angle droit entre deux maisons.

APRÈS DESVRES

Un joli ruban de route, qui permet les plus grandes vitesses et qui ramène les concurrents aux ravitaillements.

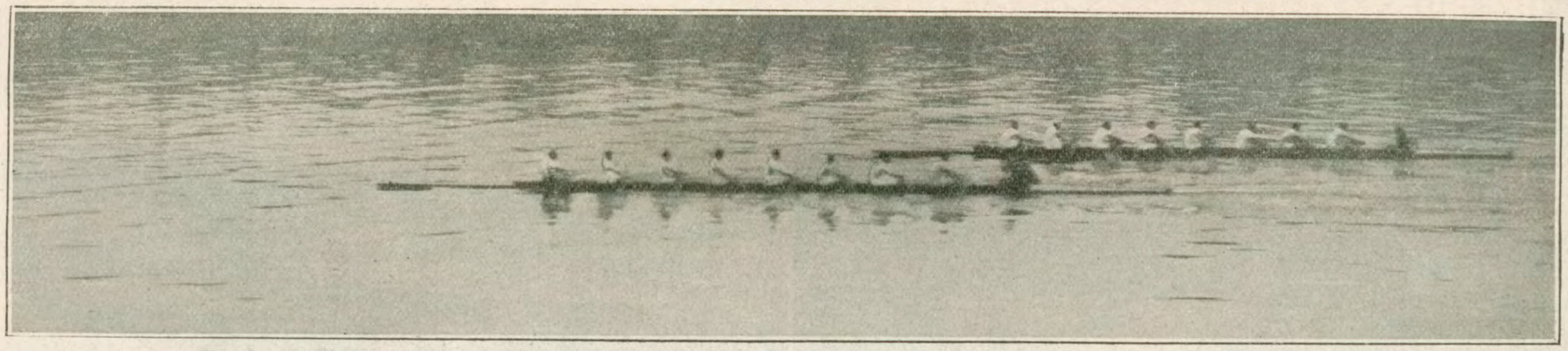
QUELQUES VUES DU CIRCUIT DE BOULOGNE

C'est demain, 21 septembre, que se donnera à partir de 8 h. du matin le départ du Grand Prix des voitures légères de notre confrère l'« *Auto* ».

Cette épreuve se disputera sur le circuit de Boulogne qui mesure 51 kilomètres 984 m. Les concurrents devront couvrir douze tours, soit 623 kilomètres 808 mètres.

Le parcours du Circuit de Boulogne, exactement le même qu'en 1911, est assez accidenté. Dans certaines parties, notamment avant Calembert et après Desvres, de longues lignes droites permettront les plus grandes vitesses. D'autres parts, la rampe de Baincthum (1.600 mètres à 10 0/0) et les nombreuses montagnes russes que l'on rencontre avant Selles, exigeront des moteurs beaucoup de souplesse et de souffle.

Vingt-six concurrents, représentant cinq nations différentes: France, Angleterre, Belgique, Etats-Unis et Argentine, se sont engagés dans cette Coupe qui s'annonce aussi brillante, sinon plus, que les précédentes.



L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE A HUIT RAMEURS DE COUPLE
L'équipe mixte S. N. B. S. - C. N. F. battait par trois quarts de longueur l'équipe mixte R. C. P. - S. E., s'adjugeant le challenge Jason, offert par Louis Doyen.

Le championnat de la Seine

Il est gagné par un Russe.

Le championnat de la Seine à un rameur a été disputé pour la cinquante-et-unième fois, dimanche dernier, dans le bassin d'Asnières-Courbevoie, sous un ciel désespérément maussade et en présence d'une assistance aussi clairsemée que possible. Triste journée. Malgré quelques épreuves intéressantes et qui donnèrent lieu à une lutte serrée, entre équipes bien accrochées les unes aux autres du départ à l'arrivée.

La course des skiffs — le championnat de la Seine — est revenue, selon les prévisions, à Peresselenzeff, devant de la Plane; Giran, troisième. Testut, de Rouen, qui avait si copieusement battu T. Barrelet, à Juvisy, en juin dernier, a fléchi le premier après avoir pris le commandement au départ. Le sculler rouennais, qui a abandonné la quatrième place à Boissière, donne l'impression, malgré son succès dans le prix Viera, d'être suffisamment surentraîné, d'où un déclin de forme, consécutif sans doute d'une saison de course assez dure pour lui, sculler encore junior. Quoiqu'il en soit, le résultat confirme purement et simplement le classement établi par les premières épreuves courues au printemps dernier. Le russe Peresselenzeff est, à l'heure actuelle, le rameur le plus vite qui soit en France. Son coup d'aviron a eu, semble-t-il, un peu moins de souplesse que d'habitude, ce qui est peut-être une impression que tout le monde n'a pas partagé, mais ce léger fléchissement de style s'expliquerait par l'état de santé du sculler russe, assez souffrant tout dernièrement encore.

L'épreuve a été ramée à un train d'enfer, particulièrement pendant les deux premiers tiers du parcours. Les rameurs bénéficièrent, il est vrai, d'un courant et d'un vent, qui les poussait bien et l'on sait quel rôle important jouent en rowing, ces circonstances favorablement associées, qui ne laissent jamais aux chronométrages en rivière, une estimation rigoureusement précise de la vitesse.

Aux 1200 mètres, à peu près, Giran a fait un bel effort; mais il ne l'a pas soutenu jusqu'au bout. Après avoir menacé un instant de la Plane il a fléchi et a terminé moins brillamment qu'il ne l'avait fait aux internationales de juin dernier dans les mêmes eaux.

Carlos Deltour a remporté le prix Emile Lepron réservé aux vétérans. Et comme on le dit assez vulgairement d'ailleurs — les jeunes débutants ont eu l'occasion d'en prendre de la graîne. En dehors de ces belles qualités physiques qu'il a su conserver à un âge où tant d'hommes s'effritent lamentablement en ruines, l'ancien champion de France a couru avec une science très jolie et très avisée de la course.

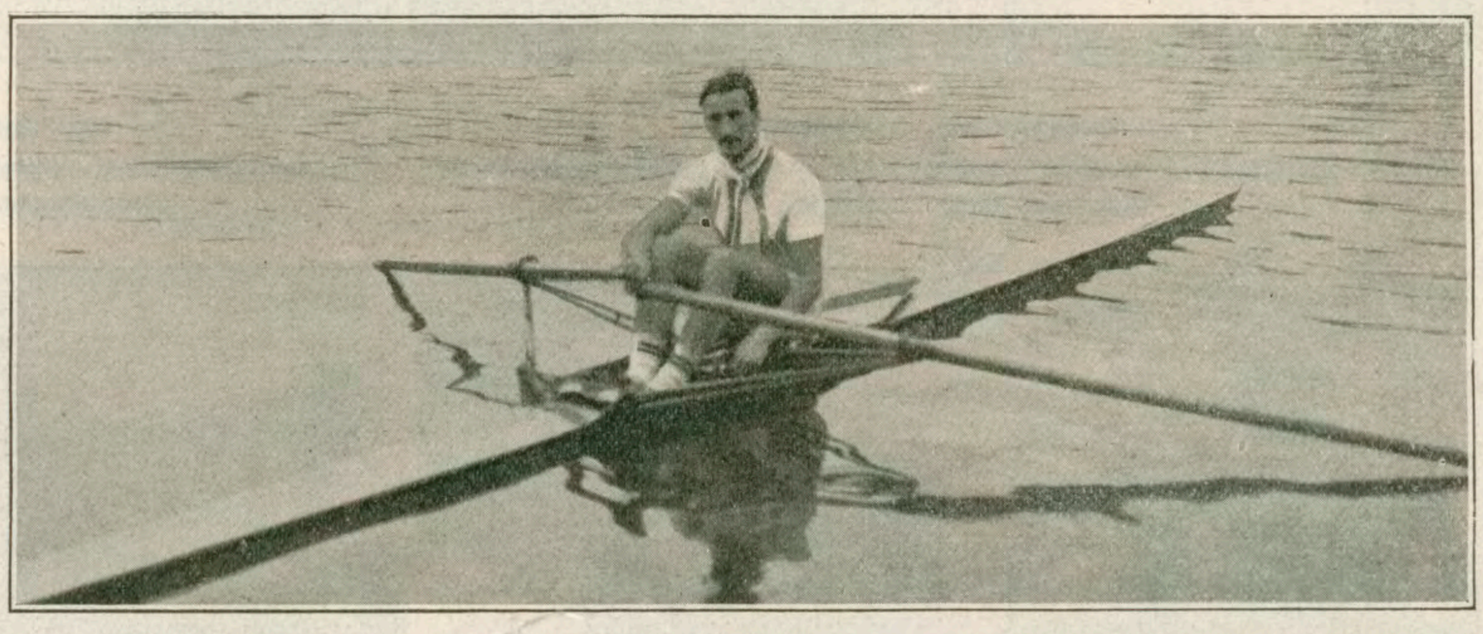
D'un coup d'aviron souple, vigoureux, d'une qualité de style bien complète et fondue par une longue expérience, il a pris la tête au départ, s'adjugeant facilement quatre et cinq longueurs. Après quoi, il s'en est allé vers la ligne d'arrivée, d'une nage régulière, longue et bien appuyée, sans s'inquiéter si ses suivants immédiats le remontaient progressivement. A deux cents mètres de l'arrivée, ayant conservé une bonne longueur d'avance, il donnait quelques coups plus vite, augmentait son avance; et la comédie était finie. La Société Nautique de la Marne, mal placée, cependant, à la berge, a battu le R. C. de Paris, de peu, dans le Championnat de France à quatre rameurs de couple. Très belle course, âprement disputée, et dans laquelle Rowing et Marne ont tour à tour pris le commandement. Jusqu'à la fin, le résultat a paru indécis : finalement, la Marne qui ramait plus vite, mais moins long que le R. C. P. l'a emporté de justesse.

Le Championnat de France à 8 de couple, a permis à notre collaborateur et ami Louis Doyen, qui ramait au 7, de goûter une fois de plus la satisfaction de la victoire.

Les autres épreuves ont été gagnées par Mathieu, du R. C. P., en skiff (débutants) et par l'équipe mixte C. N. Versailles-C. N Haute-Seine, dans le Critérium à 8 rameurs débutants.

Mais que d'équipes mixtes! L'abus qu'on en fait est-il si favorable au rowing qu'on semble le croire ?

PAIR-OAR.

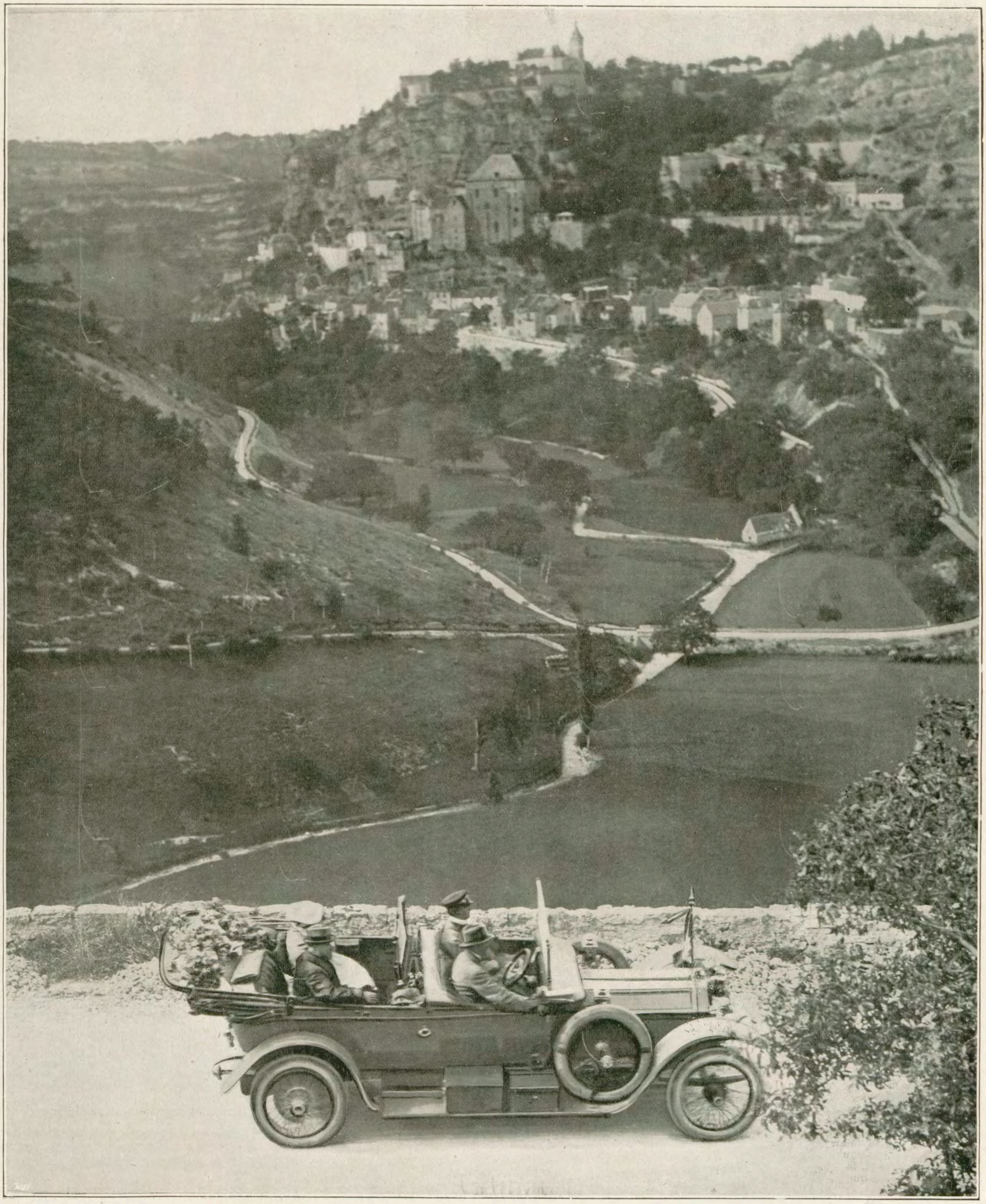


PERESSELENZEFF, VAINQUEUR DU CHAMPIONNAT DE LA SEINE A UN RAMEUR
Le Championnat de la Seine, disputé pour la 51e fois, est revenu au sculler russe Peresselenzeff, devant de la Plane et Giran.

DELTOUR
L'ancien champion de France, Deltour, a brillamment gagné le Prix Émile Lepron (vétérans).

MATHIEU
Mathieu, du Rowing Club, s'est attribué le Prix A. Chenal (débutant), devant Cremnitz et Duguyot.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE A QUATRE DE COUPLE
L'équipe de la Société Nautique de la Marne (Plé, Ruslan, Monney-Bouton, Gagnier) a remporté l'épreuve réservée au quatre de couple, battant de peu le Rowing Club.



M. POINCARÉ A ROCAMADOUR (Carrosserie Belvallette et Cie, Pneus Michelin, Carburateur Zénith.)

Rompant avec toutes les traditions, le chef de l'Etat vient, pour la première fois, d'accomplir un voyage officiel en automobile. Pendant huit jours, le cortège présidentiel s'est déroulé parmi les plus beaux sites du Limousin. Puisse cet exemple venu de haut, encourager les touristes à visiter cette région, une des plus pittoresques et les moins connues de notre belle France. Notre photographie représente le torpedo présidentiel, conduit par M. A. Chaix, président de la commission de Tourisme de l'A. C. F. passant devant Rocamadour, la prestigieuse cité moyen âge, qui se dresse orgueilleusement au sommet de son roc dénudé.

LA VIE AU GRAND AIR

LE PASSAGE DE L'OUM-ER-RBIA

Le 28 septembre, partiront de Casablanca, les concurrents du Circuit automobile de 800 kilomètres, organisé par la Vigie Marocaine. *L'itinéraire n'est pas des plus faciles; en voici quelques vues prises par notre correspondant particulier.*

LA PISTE DE MARRAKECH

Le Maroc offre un débouché considérable à l'industrie automobile, car les voies ferrées n'y sont pas encore créées. Tandis que les routes, ou plutôt les pistes, sont accessibles aux automobiles. Il existe déjà des services réguliers entre Casablanca et Rabat.

CAMPEMENT DANS UN DOUAR

Les concurrents auront cinq étapes à couvrir : Casablanca-Rabat (90 kilomètres); Rabat-Marrakech (315 kilomètres); Marrakech-Safft (170 kil.); Safft-Mazagan (150 kil.); Mazagan-Azemmour (15 kil.); Azemmour-Casablanca (75 kil.).

(Photographies de notre correspondant particulier.)

LE PASSAGE D'UN RUISSEAU

Les concurrents auront souvent des gués à franchir, car les ponts sont pour ainsi dire inconnus au Maroc. En haut: Camp Boulhaut, le premier contrôle de l'étape Rabat-Marrakech (315 kil.).

LE CIRCUIT AUTOMOBILE DU MAROC

La fin de septembre marquera un gros effort de décentralisation. La *Vigie marocaine*, notre confrère de Casablanca, organise, en effet, une course qui a pour but la conquête du Maroc par l'automobile et sera la démonstration qu'il n'est aucun pays, si neuf et inexploré soit-il, où la voiture à pétrole ne saurait pénétrer.

L'itinéraire tracé touche les principaux centres de notre nouvelle colonie. Il mesure au total 825 kilomètres et passe par Casablanca, Rabat, Boucherou, Ben-Abbou, Marrakech, Saffi, Mazagan, Azemmour, Casablanca. Les chemins, là où il y en a, sont loin de ressembler à nos routes européennes; pistes le plus souvent, gués à franchir, montagnes à gravir.

Ceux qui prendront part à cette épreuve peu banale de tourisme, feront œuvre utile, non seulement au point de vue de l'industrie automobile, mais aussi de la civilisation.

AUX ENVIRONS DE CASABLANCA

Le long de la côte, et aux environs des villes étapes, les concurrents trouveront plusieurs kilomètres de très belles routes, qui leur permettront d'améliorer leur moyenne éprouvée par les difficultés qu'ils rencontreront sur d'autres points.

YACHTING

Yachting de croisière

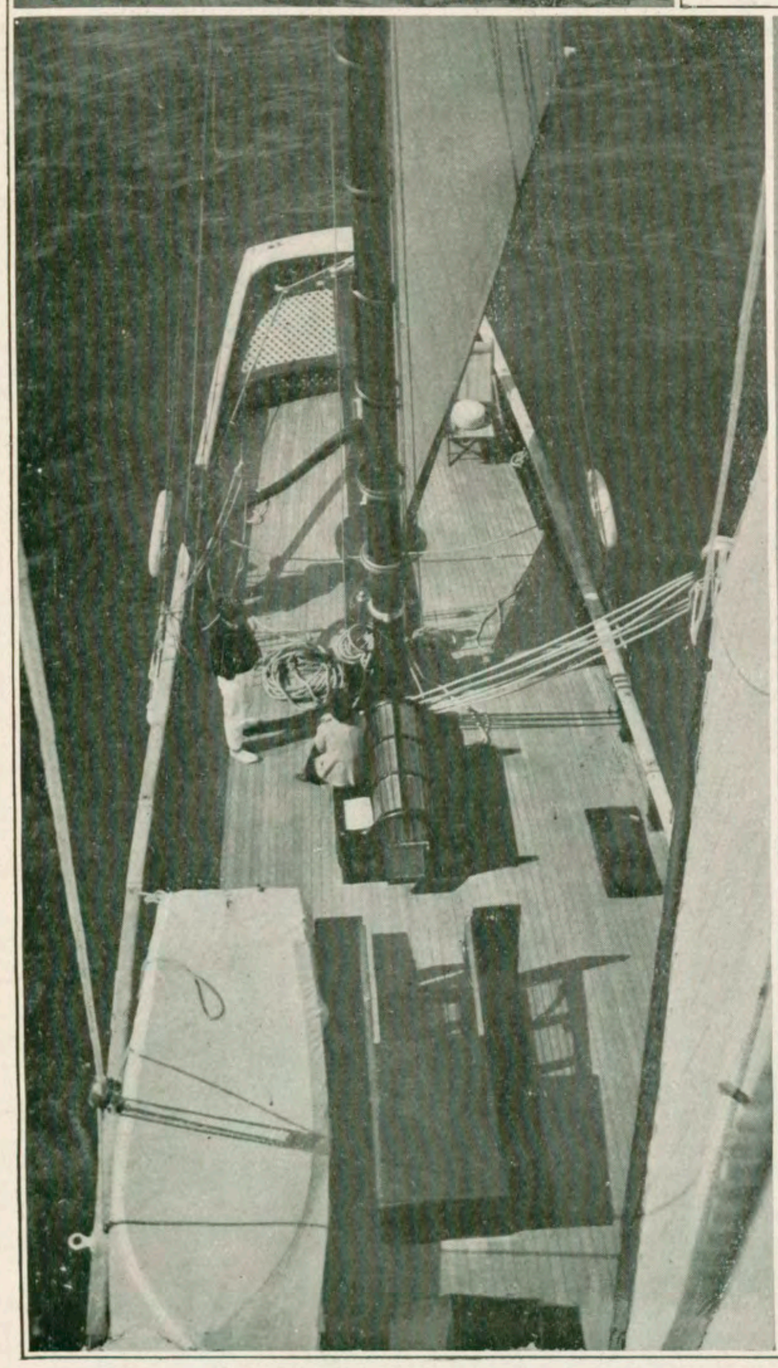
Un sport délicieux.

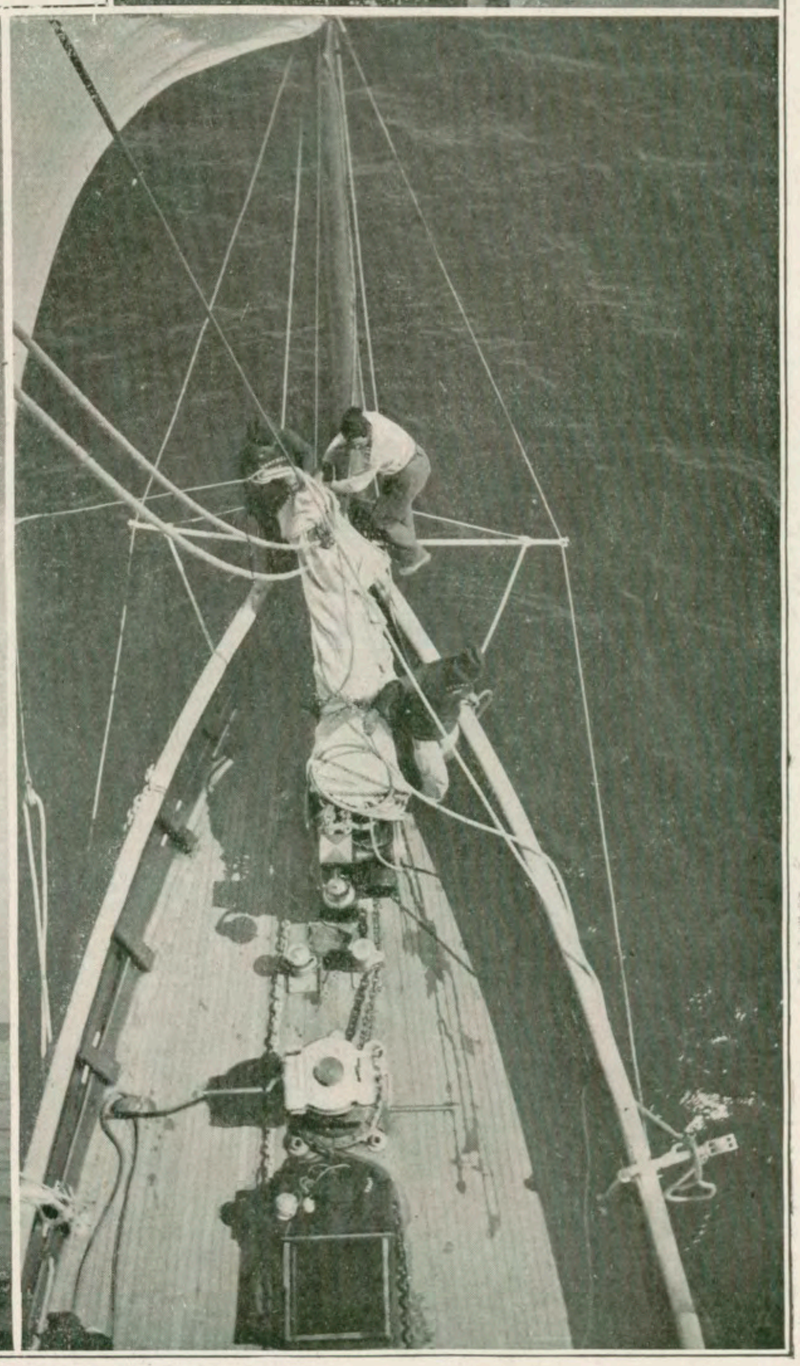
Bien que le yachting ait beaucoup fait parler de lui, cette année, il reste encore, pour bien des gens, un sport un peu mystérieux, réservé à quelques initiés ou aux favorisés de la fortune. Les grands yachts à vapeur sont des palais impressionnants et ruineux, et les yachts à voiles semblent si compliqués, si surannés et si petits... De fait, on connaît peu, et on ne pratique surtout pas assez, en France, le délicieux sport qu'est le yachting de croisière. Peu importe qu'on débute sur un grand ou un petit bateau : un cotre ou un yawl de 5 à 10 tonneaux, qui contient, sous son roof, un salon avec deux couchettes, une toilette, et à l'avant un poste-cuisine où l'on peut encore coucher à deux, ne coûte pas cher du tout et permet de goûter sans mélange les joies de la navigation, sur les fleuves et en mer, tout en économisant les frais d'hôtel...

Ceux qui veulent dépenser les réserves d'énergie accumulées durant tout l'hiver, se faire des muscles, des teints hâlés et des poumons solides, n'ont qu'à gréer et armer eux-mêmes leur bateau tous les ans et à naviguer avec quelques camarades et peu de matelots ; cela peut ne pas plaire à tout le monde, mais, pour ma part, j'avoue que je ne vois pas l'intérêt que présentent, au point de vue sport et distraction, les promenades d'un port à l'autre sur un splendide vapeur qui tient plus du paquebot que du yacht.

Parlez-moi de la voile ! Quelle ivresse de sentir le bateau s'incliner doucement sous la risée, puis, obéissant à la barre qui le fait lofer un peu, fendre les vagues qui claquent contre la coque et retombent en une écume blanche ! Quelle puissance et quelle douceur, quelle sensibilité à la main ! Et la préoccupation constante et passionnante de la voilure et de la manœuvre. — A-t-on changé d'amures ? Alors il ne faut pas oublier de faire mollir la balancine sous le vent et embraquer la bastaque au vent...

Les commandements se suivent, le propriétaire a





LE YACHTING DE PLAISANCE

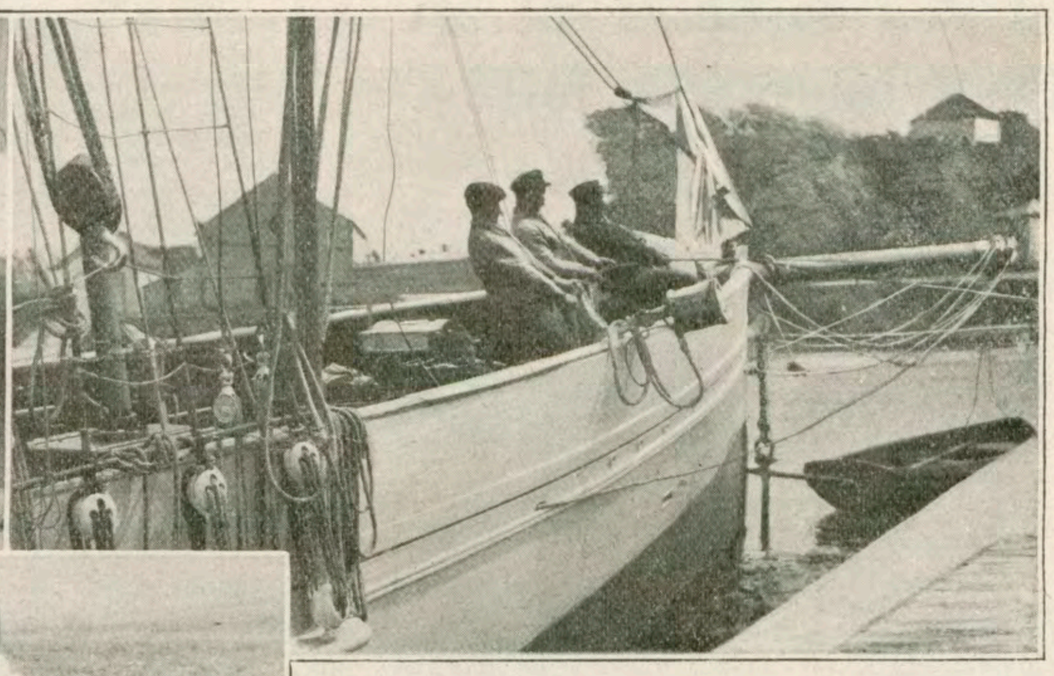
Le Partner, *de Pierre Lecomte du Noüy ne semble pas grand, lorsqu'il est sous voiles et pourtant on trouve à l'intérieur un grand salon, trois cabines dont une à deux lits, une toilette, un couloir, un office cuisine et un poste pour six hommes. A gauche, le pont vu d'en haut. On aperçoit la vedette automobile amarrée sur le pont. Au-dessus, le voilier à sec. A droite, en bas, l'avant vu du haut de la barre de flèche. Au-dessus, on met l'ancre en place, vue prise du bout du beaupré.*

LE TRAVAIL A SEC

Les matelots grattent le doublage en cuivre envahi par les moules, lorsque la marée, en se retirant, laisse le yacht à sec.

A LA BARRE

Pierre Lecomte du Nouy, l'éclectique sportsman, sur le pont de son yacht le Partner.



LE HALAGE

L'arrivée d'une croisière. Les matelots halent le yacht à quai à Port-Navalo, à l'entrée du Golf du Morbihan.

œil à tout : « Changez l'étai volant d'artimon. Bordez un peu la grande écoute... bordez l'amur... de flèche... la grand'voile est mal apiquée... pesez un peu la drisse de pic... » Mais du même coup la voile de flèche prend son aspect lisse et tendu, il faut y remédier : « Pesez la drisse de flèche... » et tout rentre dans l'ordre... Pendant quelques instants, on goûte l'ineffable jouissance de voir les voiles plates et pleines et de sentir le bateau bien équilibré glisser silencieusement et sans à-coups. Mais le vent tourne tout à coup et vient de côté puis un peu par l'arrière. Aussitôt, nouveaux ordres : « Choque les écoutes de grand'voile et d'artimon... encore... bon. Le flying-jib sur le pont... Lissez le flying-jib.., crochez le galhauban volant de flèche sur l'arrière... choque l'écoute de trinquette... »

Les côtes de France sont propices au yachting. A moins de voyager en Bretagne et de traverser couramment, par exemple, le Raz de Sein, le Cheval du Four, qui sont dangereux par mauvais temps et par calme plat, on peut être son propre capitaine et faire toutes les côtes. Celles de Normandie sont particulièrement faciles, ainsi que les côtes anglaises.

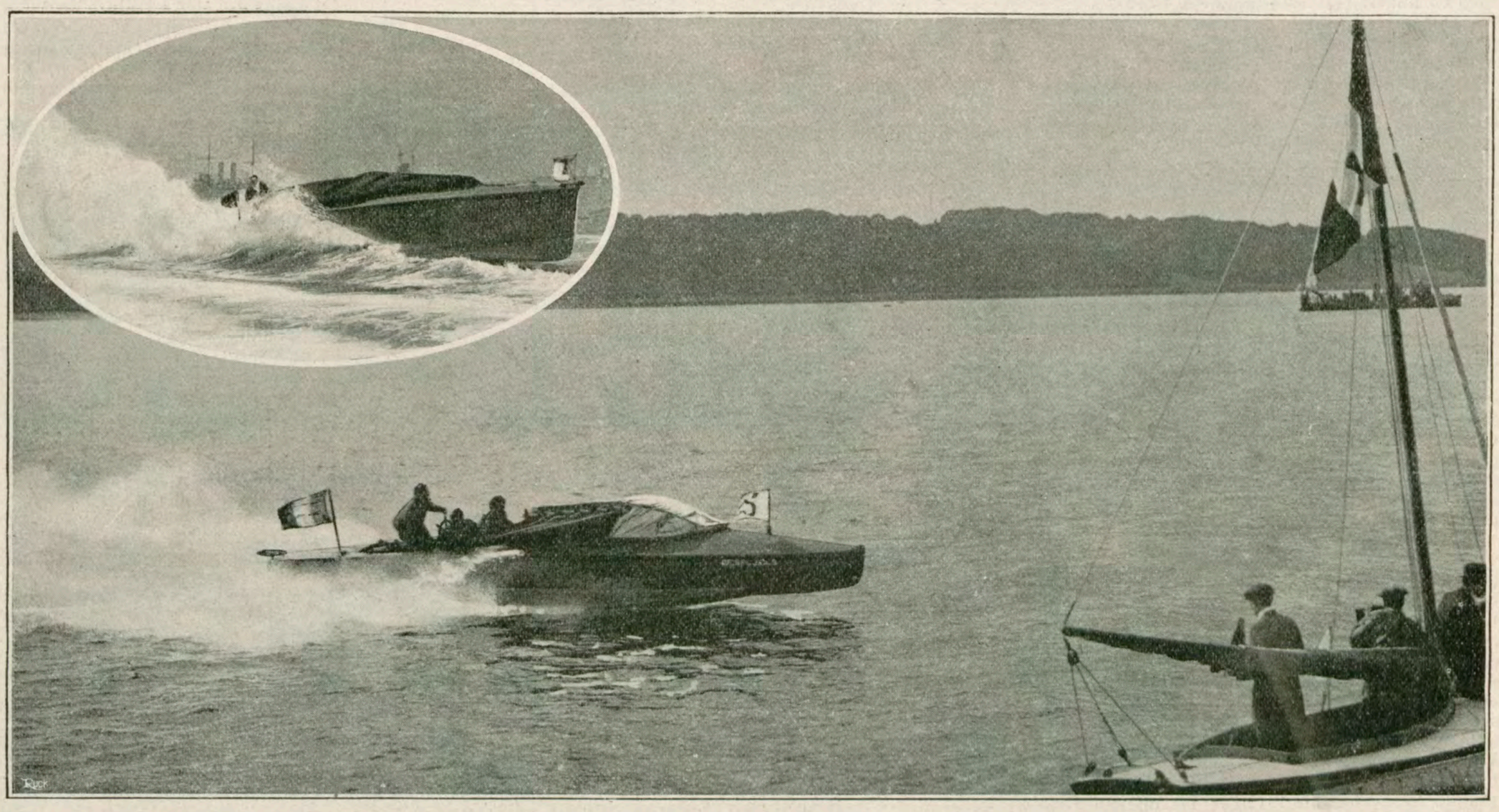
La Bretagne offre plus d'attraits à tous ceux qui ne recherchent pas les plages mondaines et les élégances. Nombreux sont les coins tranquilles où la mer est calme, à l'abri des grands courants, des écueils, et de l'envahissement parisien... La baie de Quiberon, la baie de Douarnenez, Saint-Malo...

On a parfois un peu de mal à s'approvisionner, mais on a une bonne quantité de conserves, et, s'il arrive que l'on manque de pain ou d'eau, vite on saute dans le canot avec un matelot qui emporte un ou deux barils, et l'on s'en va à l'aventure, en quête d'une fontaine ou d'une source, et d'un boulanger.

Cela ajoute encore à l'imprévu du voyage, et rien n'est plus simple, si l'on n'aime pas l'imprévu, que de relâcher dans un port : là, on ressent toujours un peu la petite satisfaction d'amour-propre de défiler majestueusement entre les deux jetées, sous l'œil admiratif et curieux des « philistins » qui vous envient, bien que la plupart d'entre eux trembleraient à l'idée d'effectuer une traversée sur cette coquille de noix.

PIERRE LECOMTE DU NOUY.

Etretat (Seine-Inférieure).



LE "DESPUJOLS" DANS LA PREMIÈRE MANCHE DE LA BRITISH INTERNATIONAL CUP

La British International Cup, la grande épreuve internationale de Yachting Automobile, fondée en 1913 par Lord Northcliffe, a donné lieu à un duel acharné entre le "Despujols" qui remportait la première manche et le "Maple Leaf IV" le racer de 750 chevaux de M. Maakay Edgar, qui gagnait la seconde manche et la belle. — En médaillon, Le "Maple Leaf IV", barré par l'aviateur Sopwith.

AVIATION

Qu'avons-nous fait? (1)

Les débuts d'une nouvelle arme.

(Suite)

RÉSUMÉ DES CHAPITRES PRÉCÉDENTS

L'aviation militaire, après avoir connu des heures de triomphe, a été à son tour attaquée, discutée. — Le public semble passer d'un optimisme exagéré à un pessimisme profond. — Qu'avons-nous fait ? Tel est le point d'interrogation qui se pose et auquel seul l'historique de l'aviation militaire depuis sa création permet de répondre. — Cet historique passe d'ailleurs par des points de recoupement naturels et annuels qui sont les grandes manœuvres et qui permettent d'apprécier ce qui a été fait dans l'année. C'est ainsi qu'après les grandes manœuvres du Nord de 1910 où l'aviation avait revêtu le caractère d'une exhibition sportive et alléchante, les manœuvres de l'Est de 1911 ont succédé, apportant déjà un grand changement.

Le progrès sur les manœuvres de Picardie était stupéfiant; on sentait une nouvelle arme qui grandissait et allait apporter à la France sa force nouvelle et redoutable L'enthousiasme fou des populations amusées, venues pour assister à ces évolutions aériennes, augmentèrent encore la portée de cette apothéose...

Et cependant, il restait beaucoup à faire.

Ces avions qui étaient venus aux manœuvres de l'Est étaient venus individuellement. Sur le terrain, dans les hangars, on s'était groupé par marque d'appareil, au petit bonheur. On sentait qu'il n'y avait pas encore d'organisation ferme, que si l'instrument militaire était créé et vivait, il manquait une organisation

C'est pendant l'année 1912 qu'allait se réaliser, par la création de l'escadrille et des différents services, la structure même de l'aviation militaire.

Il faut le dire, cette œuvre gigantesque commencée avec succès par le général Roques, inspecteur permanent de l'aéronautique fut menée à bien par son successeur, le général Hirschauer. Cependant la tâche était lourde et peu aisée.

Il s'agissait de remplacer un *sport* par une *arme*, de substituer à des habitudes d'indépendance sportive, les règles d'une discipline militaire appropriée aux circonstances nouvelles, suffisamment ferme pour maintenir, suffisamment large pour ne pas paralyser les élans ou les efforts individuels.

Il s'agissait enfin de trouver le groupement rationnel des avions, de trouver l'unité tactique aérienne, il s'agissait, en un mot, de créer la cinquième arme, et cela en quelques mois. Sous la pression d'une opinion publique impatiente, oubliant les quatre siècles d'évolution et de travail que les quatre autres armes, sœurs de l'aviation, avaient demandés depuis Louvois, Saint-Germain et Napoléon.

Ce tour de force fut cependant réalisé dans le courant de 1912, où l'on vit les quatre premières escadrilles, unités aériennes créées de toutes pièces, émigrer des centres parisiens ou champenois vers les nouveaux centres-frontières de Verdun, de Toul, d'Epinal et de Belfort, coopérer aux différentes manœuvres, vivre enfin la vie militaire commune.

Le succès de ces premières escadrilles venait surtout de la possibilité qu'elles avaient de pouvoir se suffire à elles-mêmes, grâce au *train roulant* des voitures automobiles (comprenant des tracteurs portant les rechanges, des remorques et des camions-ateliers) qui suivaient sur route le *train volant* de l'escadrille, ou bien qui la précédaient pour préparer son terrain d'atterrissage.

LES MANŒUVRES DE 1912.

Mais, ce fut pendant les grandes manœuvres de l'Ouest de 1912 que les résultats atteints furent mis le plus en valeur. Pour la première fois, le rassemblement des escadrilles se fit *normalement* par la *voie des airs*. Parties de leurs points frontières, les escadrilles se rassemblaient au Camp de Châlons, puis gagnaient Etampes, et la vallée de la Loire où, se divisant, elles venaient se mettre à la disposition de leur chef. Pour la première fois, ceux-ci allaient employer l'aviation rationnellement, comme à la guerre, sans invraisemblance. Outre le rassemblement à pied d'œuvre, par voie des airs, la grande innovation de 1912 sur les manœuvres de 1911 fut l'absence de tout *hangar fixe* pour les avions. Les uns utilisaient leurs tentes-abris (qui suivaient avec le train roulant, les autres campèrent en plein air, et cet essai où les appareils eurent à subir pendant plus de quinze jours le soleil, la pluie et le vent, fut couronné de succès.

Les étapes du retour, suivies de la grande revue de dislocation passée par le ministre de la Guerre à Villacoublay, fut l'apothéose même de ces grandes manœuvres de 1912 où 54 avions (montés il est vrai par nos plus fins aviateurs militaires) avaient évolué pendant quinze jours sans un accident, presque sans un incident. A Villacoublay, le spectacle de quatre-vingts avions civils et militaires, rangés dans un immense carré, fut inoubliable, et l'on sentit pour la première fois la puissance militaire de l'aviation enfin organisée, ardente à l'œuvre nouvelle, pleine d'espérance et de foi.

LA CRISE DE 1912.

Malheureusement, cette apothéose de l'aviation n'allait pas avoir de lendemain ; quelques semaines après apparaissaient les premiers symptômes avertisseurs de chose bien humaine et surtout habitude bien française.

A la période d'enthousiasme optimiste allait succéder une période de pessimisme méfiant. Attaques directes ou indirectes contre l'aviation militaire, articles de journaux violents, campagne de presse, interpellations, enquêtes et commissions parlementaires achevèrent de dérouter et d'affoler l'opinion publique française.

Le résumé des griefs était : l'aviation militaire est frappée dans son essor, elle piétine, inactive; certains surenchérissaient, la décrétaient déchue de son rôle, irrémédiablement condamnée. Et l'inévitable comparaison entre l'activité de nos voisins d'Outre-Rhin avec leur puissante organisation, avec leurs efforts laborieux et formidables, produisaient sur nos nerfs de Français le même effet d'affolement et de crispation.

Après avoir eu, en France, une foi aveugle en l'aviation militaire les premières années, maintenant, on n'y croyait plus, et il avait suffi de quelques mois pour atteindre ce résultat.

Que s'était-il donc passé depuis les manœuvres triomphales de 1912? Peu de chose en apparence ou plutôt une simple chose, restée inaperçue auprès du gros public ou non comprise par lui.

C'est que l'aviation militaire, semblable à un coureur, partie trop vite, était arrivée, en 1913, à bout de souffle, à bout de souffle matériel, moral et financier et qu'il fallait lui laisser tout le temps de reprendre haleine, de refaire ses forces nouvelles!

Au lieu de s'en tenir, en effet, aux premières formations de 1912 (six escadrilles), de perfectionner le travail accompli (et il y avait déjà fort à faire), on a voulu, sous la pression de l'extérieur, faire surgir, instantanément en quelques mois, d'autres unités aériennes. Non content de doubler le nombre des escadrilles, on tripla, quadrupla le chiffre de 1912, pour arriver à avoir, en 1913, nominativement plutôt que matériellement, près de 24 escadrilles, les unes à peine viables, les autres mort-nées, toutes souffrant du même mal:

Organisation imparfaite;
Eclosion hâtive;
Travail à la vapeur.

A qui la faute? Oui, à qui la faute? Telle est certainement la question que bien des gens se sont posée, au cours de cette année, question qu'il n'est pas dans le rôle d'un chroniqueur sportif et impartial de rechercher, mais à laquelle nous pouvons cependant hardiment répondre.

La faute? Mais elle revient peu ou prou à nous tous, Français, aviateurs qui laissaient faire sans protester, parlementaires qui demandaient, opinion publique qui réclamait, exigeait; services techniques et militaires qui n'ont pu ou su résister à la pression du dehors et, surtout à nous tous, Français trop versatiles, trop prompts à nous enthousiasmer et qui n'avons pas eu le sang-froid, la patience d'attendre une réalisation qui ne pouvait être que longue et difficile.

On a voulu, en quelques mois, créer une aviation militaire de toutes pièces, multiplier à plusieurs exemplaires les quelques modèles soigneusement étudiés et fixés au début. On a voulu créer brusquement une arme — et quelle arme! — la plus délicate et nerveuse à commander, la plus changeante en personnel, la plus variable et la plus variée en matériel, la moins définitive dans son ensemble, une arme, enfin, à l'enfantement de laquelle tout le monde s'est intéressé et sur le berceau de laquelle tout le monde s'est penché, surtout les moins idoines, pour ajouter leur mot.

A côté de ces difficultés d'ordre technique, à côté de la constitution du matériel formidable exigé par ces deux douzaines d'escadrilles (avions de service courant et de réserve, lots d'outillages et de rechange des moteurs et des appareils, train roulant des camions-ateliers, des tracteurs et des remorques, hangars et magasins, terrains d'atterrissage et d'escale, dépôts de ravitaillement, etc., etc.. etc...). A côté de toute cette organisation qu'il fallait créer en quelques mois, trois causes extérieures venaient augmenter les malaises de l'aviation militaire. Ces trois causes étaient : la crise du pilote militaire, l'apparition de l'appareil à grande vitesse, enfin la question de l'armement et du blindage des avions

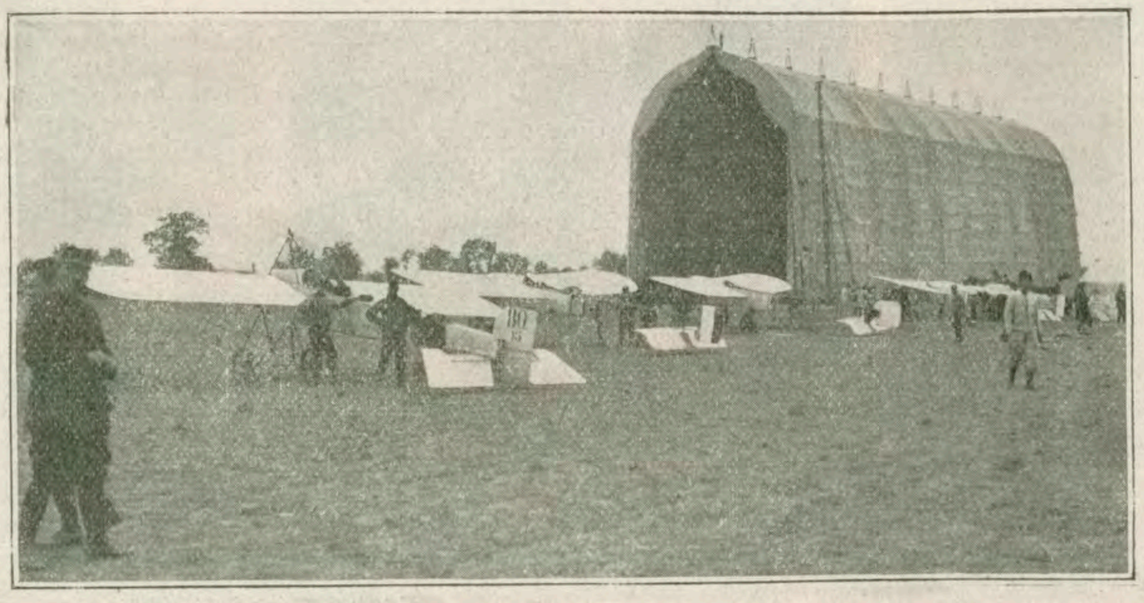
La crise du pilote militaire n'était heureusement que momentanée.

Conséquence directe de l'augmentation brusque des escadrilles, ainsi que du déchet inévitable des pilotes de la première heure qui se retiraient, elle peut être conjurée en partie, grâce à l'admission des pilotes hommes de troupe.

La crise de l'appareil à grande vitesse était plus délicate et ne semble pas encore être résolue.

L'aviation militaire, prise entre l'avion militaire qu'elle avait préconisé, marchant seulemnt à 80 et 90 à l'heure, mais atterrissant commodément à peu près partout, et l'avion extra-rapide de 1912 à 1913, fendant le ciel à l'allure de 130 à 150 à l'heure, non seulement sur les aérodromes mais triomphalement à travers toute la France et l'Europe, fut des plus embarrassés pour prendre une solution radicale, immédiate.

Comme toujours, on voulait aller vite, on voulait négliger les leçons du temps et de l'expérience.



AUX GRANDES MANŒUVRES DE 1912.

Cinquante-quatre aéroplanes évoluèrent chaque jour aux grandes manœuvres du Poitou. Il n'y eut pas un seul accident à signaler.

LES AVIONS A LA GUERRE

Enfin, une troisième cause allait ajouter le désarroi dans les services de l'aviation militaire au cours de l'année 1913. C'était la question du blindage et de l'armement de l'appareil — question que les événements de cette année posait subite et impérative.

Les premières révélations, en effet, de la guerre tripolitaine, sur la vulnérabilité des avions aux balles étaient confirmées par la guerre des Balkans.

On s'apercevait, dans les milieux militaires, que, seulement à partir de 1.000 mètres, l'invulnérabilité commençait à être acquise. Le blindage des avions s'imposait.

En même temps qu'on faisait cette constatation, les prouesses des Zeppelins allemands, leurs lancements de projectiles destructeurs, leur programme arrêté de bombarder les places fortes et même Paris, amenait à chercher au plus vite leur destruction.

Pour avoir cette maîtrise de l'air, il fallait donc:
Rendre l'avion invulnérable ;
Armer l'avion d'engins destructifs.

Tels étaient les problèmes nouveaux qui surgissaient impérieux et inattendus au cours de cette année 1913, venant augmenter les embarras de l'organisation de l'aéronautique militaire.

Dans notre prochaine étude, nous verrons comment ces questions complexes commencent, à l'heure actuelle, à être, petit à petit, résolues, et surtout comment les manœuvres de 1913, où les escadrilles firent encore merveille, viennent nous apporter le témoignage d'un progrès indéniable et réconfortant de notre cinquième arme.

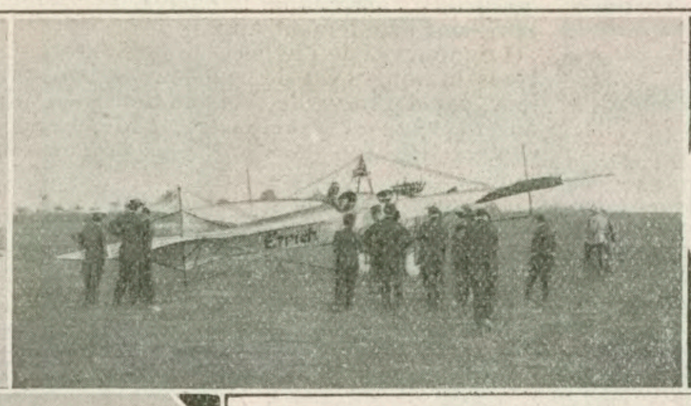
MARC GOUVIEUX.

(1) Voir le n° 782.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

L'aviateur Georges Irat, qui va entreprendre un voyage aérien d'un mois dans l'est et dans le centre.

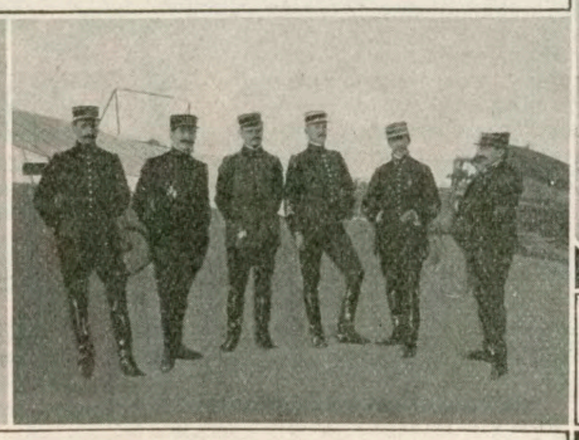
L'équipe du club Internationale Canottieri, qui a remporté la course en yole de mer (2 rameurs et barreur) à Alexandrie.



L'aviateur allemand Friedrich est reparti le 13 septembre d'Issy-les-Moulineaux pour Londres, emmenant M. Etrich comme passager.

L'excellent entraîneur à motocyclette, Gussie Lawson, qui s'est tué le 7 septembre à Cologne.

M. Stanisas Kovatz, champion d'Egypte 1913 (sabre).

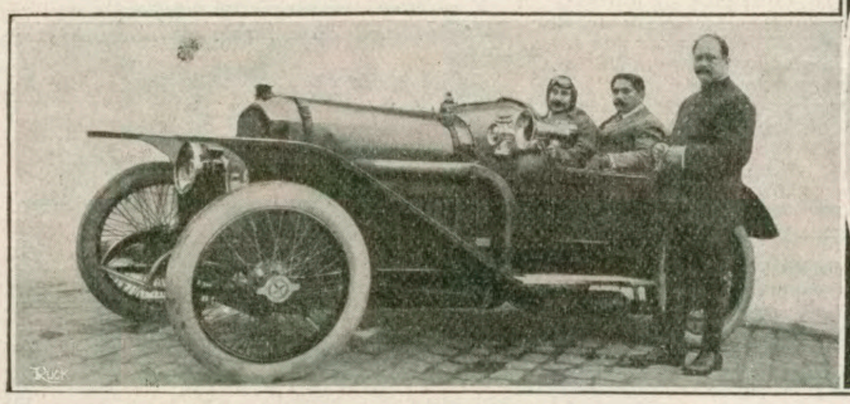


A l'école Blériot de Pau. De dr. à g. : Lt Sainte Lagüe, Lt de Malherbe, cap. Bernard-Thierry, cap. Casse, Lt Vaissière, Lt des Hautchamp.

L'aviateur Garber, après avoir emmené un passager au-dessus du lac Leman regagne son hangar.

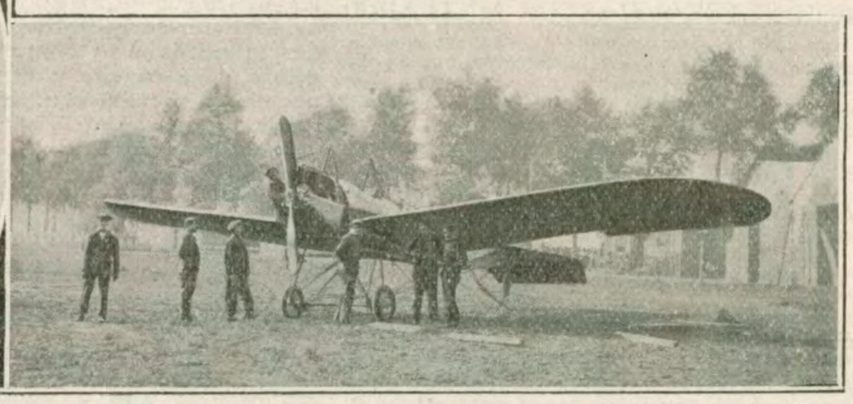
L'aviateur Marmier, en concourant pour la course Pommery, atterri en Allemagne; le voici entouré par des officiers allemands.

Scheuerman s'est tué de même que Lawson, à Cologne.

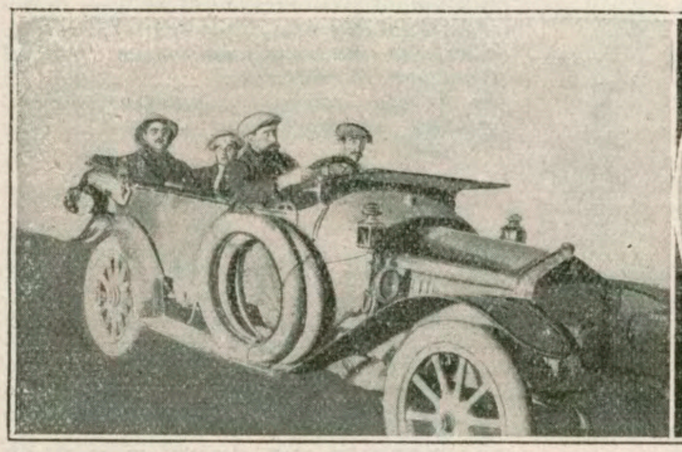


Le duc de Montpensier a acheté la Peugeot avec laquelle Boillot remporta le circuit d'Amiens. Le voici au volant. Boillot est à ses côtés.

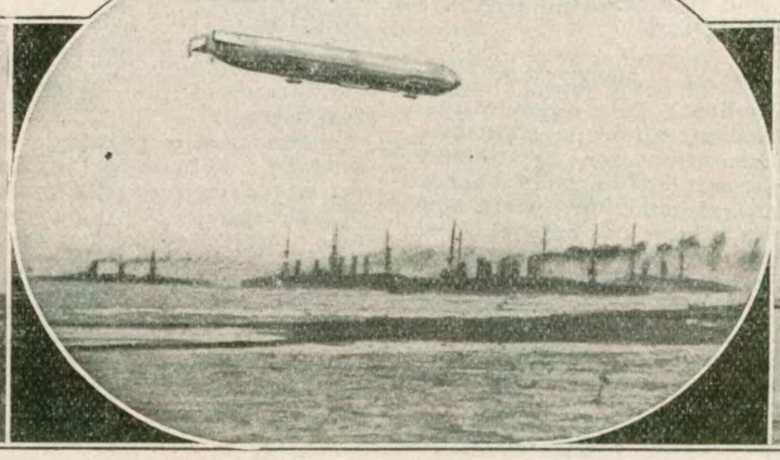
Notre correspondant suisse, Marcel Lugrin, vient de passer son brevet.



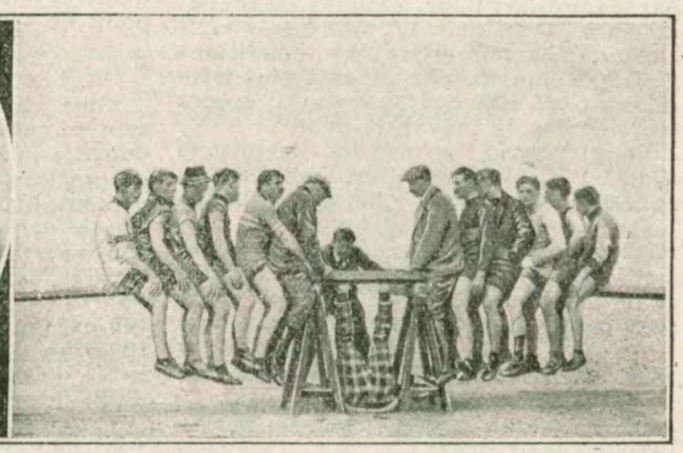
L'arrivée de l'aviateur allemand Reichelt à Villacoublay. Reichelt, avec un passager, vint en 3 jours de Berlin à Paris.



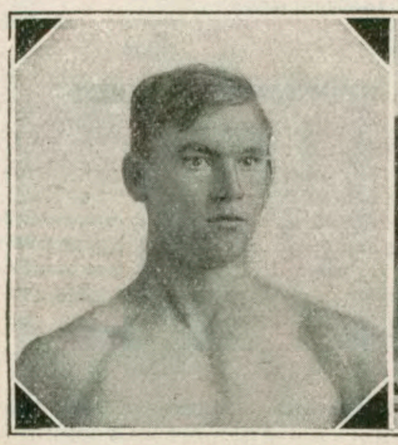
M. Blatt qui, avec trois passagers, a accompli avec une 12 chx le raid Casablanca-Marrakech-Casablanca (250 kil.), en une seule journée.



Le dirigeable Zeppelin L 1, le plus beau de la flotte aérienne allemande, a été précipité à la mer le 9 septembre près d'Heligoland. 14 hommes furent noyés.



Evelyn, l'entraîneur de Jean Bouin, est un athlète extraordinaire : A la fête de la Société mutuelle des coureurs cyclistes, à Buffalo, il a soulevé 12 hommes.



Paradis, le champion du monde de catch as catch can, est actuellement à Paris.

L'aviateur Seguin, qui s'est rendu sans escale de Buc à Berlin, à bord d'un biplan, le 13 septembre, malgré le mauvais temps.

L'aviateur Ronald Kemp qui a fait involontairement le looping the loop.

Bider a été victime d'une chute au cours d'une reconnaissance militaire. Il est tombé près de Berne et s'est blessé à la tête.

Girardengo, vainqueur au Circuit Milanais (600 kil.), disputé les 7 et 8 septembre.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

LES ROUES A DISQUES METALLIQUES

Dans les courses d'automobiles, où l'on veut obtenir une moindre résistance à l'air, on adapte aux roues des disques métalliques. Pourquoi ne construit-on pas des roues amovibles sans rayons, dans ce genre? Il me semble qu'elles seraient plus faciles à construire et qu'elles offriraient une moindre résistance dans la boue et la neige.

UN AUTOMOBILISTE,
Bucarest.

Je vois à la page du *Petit Dictionnaire Sportif* une question soulevée par « Un automobiliste de Bucarest » au sujet des roues métalliques sans rayons.

Je peux lui donner une réponse qui, bien que peu documentée, le satisfera peut-être :

Plusieurs maisons, telles que : Arbel (de Douai) et D. S. P. L. (de Perenchies, Nord) ont construit des roues métalliques pleines en tôle découpée, qui paraissaient avantageuses au point de vue construction, solidité, résistance à l'air et entretien; elles n'ont cependant pas eu beaucoup de succès, probablement à cause de leur poids, de leur peu d'élasticité et aussi de leur manque d'élégance.

En tout cas, certaines voitures de course, qui semblent avoir des roues pleines, d'après des photos, ont, en réalité, des roues à rayons dont les deux faces sont recouvertes d'une toile tendue ou d'une tôle très mince, évitant le tourbillonnement qui donne de la résistance à l'avancement.

C. PERROT,
5e d'artillerie, Verdun.

POUR ÊTRE AVIATEUR MILITAIRE

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me répondre par votre Petit Dictionnaire Sportif *à ces deux questions qui, je crois, sont peu connues et intéressent un grand nombre de lecteurs*

1° Y a-t-il un engagement spécial pour entrer dans l'Aviation militaire?

2° Peut on y entrer avec engagement sans connaissances spéciales, sinon quelles sont ces conditions?

G. MALBRANCHE,
Dijon.

Sans que l'on puisse dire qu'il existe un engagement spécial pour l'aviation militaire, il est néanmoins utile, pour avoir des chances sérieuses d'être accepté, de posséder certaines connaissances techniques et pratiques ou un métier manuel compris dans la liste de ceux qui intéressent l'aviation.

Les jeunes gens présentés par les directeurs d'Ecoles spéciales, d'aérodromes, par les présidents de Sociétés de préparation à l'aviation, sont admis très facilement, s'ils remplissent les conditions physiques indispensables, et, à plus forte raison, ceux qui ont passé avec succès les épreuves du brevet de pilote.

Vous pouvez avoir les meilleures chances, si vous êtes dans l'un des cas ci-dessus, sinon, cela vous sera difficile.

Vous comprendrez que nous ne pouvons vous donner en détail les conditions requises pour être aviateur militaire : il nous faudrait disposer d'une page ou presque et cela serait beaucoup.

SUR LE RENDEMENT DES HÉLICES

Quel est, approximativement, le rendement d'une bonne hélice aérienne supposée éloignée de tout corps étranger?

De quel ordre de grandeur ce rendement peut-il être, si l'hélice est placée à l'arrière d'un fuselage à peu près analogue à celui de la torpille Paulhan-Tatin ?

BENOIST,
à Rouen (Seine-Inférieure).

Il serait difficile de donner un chiffre absolument exact pour le rendement de ce que M. Benoist appelle une « bonne hélice », car les chiffres indiqués par les constructeurs sont très variables. On a affirmé que certains types d'hélices ont dépassé 90 o/o; c'est-à-dire que le quotient de l'avance par tour divisée par le pas atteignit parfois, au cours de certains essais, 92 ou 94 o/o. Cela semble beaucoup.

Cependant, pour une hélice travaillant dans de bonnes conditions, par exemple dans le cas d'une hélice propulsive montée sur un fuselage genre Torpille Tatin, le rendement peut atteindre 85 et même 90 o/o, si l'aéroplane, l'hélice et le moteur sont exactement appropriés.

Le montage de l'hélice dans les conditions indiquées est de beaucoup le meilleur, car elle travaille dans un air brassé au minimum et le refoulement de l'air aspiré s'effectue dans une zone dépourvue de tout obstacle.

D. B.,
Les Sablons (S.-et-M.).

UN JEUNE SPORTSMAN

Je vous serai reconnaissant de bien vouloir publier ces deux questions dans la Vie au Grand Air.

1° Entre un biplan et un monoplan, quel est celui dont la conduite est la plus facile en temps mauvais ?

2° J'ai pour : âge 15 ans, hauteur 1 m. 675, biceps 0 m. 29, tour de poitrine 0 m. 82, poids 62 kilos. Mes mensurations sont-elle bonnes ? Quel sport puis-je pratiquer ?

A. BEAUTHIAS-PAULHAN.

En général, la difficulté de conduite d'un aéroplane ne se mesure pas au nombre de ses plans, si l'on envisage seulement la quantité de puissance musculaire à déployer pour la manœuvre des organes de commande. Elle varie surtout, en effet, avec le poids et la vitesse de l'aéroplane envisagé, qu'il soit monoplan ou multiplan.

Il faut cependant ajouter que les qualités de la construction entrent aussi en jeu et que le « dur » dans les commandes de gauchissement, par exemple, résulte souvent de la trop grande rigidité de la membrure de l'aile.

Le nombre des renvois et le plus ou moins d'ouverture des angles formés par les câbles passant dans ces renvois sont également à considérer.

Si l'on envisage la conduite en général, c'est-à-dire non seulement l'effort à fournir, mais encore les conditions dans lesquelles cet effort doit s'exercer, il est évident que la visibilité parfaite est une des qualités à rechercher. Ainsi, un pilote placé sous la voilure ou dans une nacelle en porte à faux vers l'avant, disposera d'un champ visuel plus étendu qu'un autre pilote dont la nacelle sera placée au-dessus de la voilure. Le premier verra aisément le terrain lors de l'envol et surtout de l'atterrissage, tandis que le second ne verra qu'assez loin de lui, notamment à l'atterrissage, où il sera souvent obligé de « piquer » pour examiner facilement le terrain où il doit se poser.

Je ne puis dire quel type d'appareil est le plus aisé à conduire, mais de l'avis à peu près unanime de mes camarades et au mien, les appareils légers, monoplans ou biplans, sont les plus indiqués.

Quant aux mensurations je laisse à d'autres le soin de répondre : cela n'est point de mon ressort.

R. S.,
pilote breveté Paris.

Nous répondrons à la seconde question en conseillant au jeune sportsman, dont les mensurations sont très bonnes, de pratiquer, suivant un mode d'entraînement bien raisonné, un certain nombre de sports et non pas un seul. A son âge, on ne doit point se spécialiser.

Qu'il fasse donc de la course à pied, de l'aviron, de la natation, du cyclisme, du tennis, du football. etc. A moins de rêver un titre de champion, il est préférable d'être apte à tous les sports, que de briller dans un seul.

EST-IL DIFFICILE DE CONDUIRE UN SIDECAR ?

Ayant l'intention d'acheter une moto munie d'un sidecar ; je vous serais très obligé de me dire si le conducteur n'a pas à vaincre une certaine résistance de la direction, occasionnée par le tirage du poids en porte à faux. En résulte-t-il une fatigue réelle ?

Quelles sont les précautions pour la conduire ?

Quelle marque me conseillez vous ?

LOUIS MILLET,
Sceaux.

Ne voulant plus faire de bicyclette ma femme et moi, nous nous sommes mis au sidecar et cela après avoir évincé tricar ou engin similaire. Je n'avais jamais conduit de moto ou d'auto. Je me suis fait *assez vite* à cette *petite* résistance provenant du poids du porte à faux ; comme tout est question d'habitude, maintenant je ne m'en aperçois plus. Depuis que nous sommes en possession de notre « Triplepattes ». Nous n'avons jamais eu d'ennuis de conduite : je suis encore novice puisque voilà trois mois que nous goûtons de l'automobile ! économique ! !

En Angleterre, ce gentil petit engin de touristes est en grande vogue et à mon modeste avis, vaut mieux que le tricar, qui a l'inconvénient des places en tandem et de ne pouvoir se mettre à cheval sur des ornières quand on rencontre de mauvaises routes.

M. Millet demande conseil sur des marques. Je ne puis dire que ceci, quoique cela soit un peu délicat, ma moto et le sidecar ont été livrés par la Maison « Terrot » de Dijon ; la force est de 4/5 ch. avec débrayage et changement de vitesse progressif, la remorque est placée à droite et faite de tole et bois, forme « torpédo ». L'osier n'est pas pratique.

Avec notre sidecar nous passons partout et nous faisons de bonnes tournées dominicales ! N'étant libres que le dimanche ; nous nous proposons, pour les fêtes du 15 noût de faire une grande tournée. Il nous arrive de faire des sorties de 100 kilomètres et 150 kilomètres et quelquefois plus dans notre journée de dimanche : comme ennuis à signaler : une bougie encrassée, une chambre à air qui rend l'âme par suite d'un clou, en un mot ce n'est rien comme inconvénients.

Nous sommes trop heureux de vanter le sidecar et de donner des renseignements, en un mot de faire ce que d'aimables sidecaristes Anglais ont fait pour nous. Un bon point aussi à notre fidèle moto qui a été souvent malmenée et qui n'a jamais calé

UN SIDECARISTE,
ET SA PASSAGÈRE.

QUELS SONT LES AVANTAGES DU SERVICE AMÉRICAIN?

Abonné de la Vie au Grand Air, *je suis un lecteur assidu du* Petit Dictionnaire Sportif. *Celui-ci pourrait-il me renseigner sur une question qui a préoccupé bon nombre de joueurs de tennis : on semble aujourd'hui revenir aux services américains coupés qui demandent un grand effort et une longue pratique.*

Quels sont au juste les avantages et les inconvénients de ces services qui sont d'un faible rendement?

Faut-il aussi tenir sa raquette tout au bout du manche ou, au contraire, à une certaine distance du bout?

UN JOUEUR DE TENNIS CONVAINCU.

Comme le suppose votre lecteur tennisman, le service américain demande réellement un effort assez grand en raison de l'effet à donner à la balle.

D'autre part, pour en tirer quelque bénéfice, le service américain exige une plus longue pratique que le service direct.

Il faut reconnaître cependant que cette façon de servir est favorable aux joueurs de petite taille, à qui le service direct est assez difficile.

Dans le service américain, la trajectoire est moins tendue, plus relevée, la balle possède moins de vitesse et le point de chute en est plus régulier, favorisant ainsi le jeu.

Le service direct possède les qualités contraires : la balle partant de plus haut suit une trajectoire plus tendue, la balle est plus rapide, son point de chute est plus variable, et le jeu est ainsi plus difficile.

La position de la main sur la raquette est fort variable suivant les joueurs; mais, en général, on doit saisir le manche très près du bout pour faciliter l'exécution des drives de revers.

A. GAILLARD,
à Saint-Mandé.

POURQUOI N'EMPLOIE-T-ON PLUS LES CAOUTCHOUCS CREUX ?

Devant les multiples crevaisons, je me demande pourquoi on a cessé d'utiliser les bons vieux caoutchoucs creux d'autrefois?

Pouvez-vous me renseigner à ce sujet?

PAUL DUMAS,
Versailles.

Votre correspondant, M. Dumas, fait erreur, on emploie encore les « bons vieux caoutchoucs creux » et même les pleins. Il n'y a qu'à voir, non seulement, les camions lourds, mais encore les automobiles, les triporteurs et les cycles.

Les « vieux creux » sont encore de vente courante, les catalogues des fabricants en font foi. Et la Ducabsle est une perfection des creux tant regrettés par M. Dumas.

Mais leur moindre succès provient de trois raisons, qui leur enlèvent une partie des avantages résultant de leur increvabilité :

1° Leur souplesse est fatalement moins grande.

2° Leur poids est assez élevé.

3° Et leur prix n'est pas assez favorable.

Leur emploi est fonction de ces diverses considérations ; c'est pourquoi on les rencontre plutôt sur les cycles et véhicules de fatigue que sur les autres.

A. GERBAULT,
Paris.

QUESTIONS NOUVELLES

SPORT OU TRANSPORT

Lecteur assidu de la Vie au Grand Air, *Rédacteur sportif à un journal de province, je serais heureux de voir solutionner, en page autorisée, les deux questions suivantes :*

L'automobilisme est-il un sport, 1° d'éducation physique ; 2° d'éducation morale ?

GEORGES HELLY,
Angoulême.

QUEL EST LE CHAMPION DU MONDE D'AVIATION ?

Il est de règle générale que chaque sport possède un champion du monde reconnu par une fédération sportive et digne de défendre son titre glorieux contre tout autre prétendant. L'aviation seule paraît faire défaut à ce principe.

Il semble qu'à l'instar du cyclisme, de la boxe ou de tout autre sport athlétique, il devrait exister un championnat annuel d'aviation où chaque nation serait représentée par son meilleur aviateur comme lors de la course Gordon-Bennett.

Ces rencontres entre champions de l'air se feraient en une ou plusieurs manches suivant des matches analogues à ceux de Garros-Audemars ou Audemars-Brindejonc des Moulinais-Guillaux, et le vainqueur officiel serait sacré champion du monde d'aviation.

Son titre lui serait acquis pour un an au minimum puis serait de nouveau mis en jeu.

Qu'en pensent les lecteurs de la Vie au Grand Air ?

A. GAILLOT,
Soissons.

POUR HISSER LES PAVILLONS AUX MATS

Je viens de passer une partie de mes vacances au bord de la mer et, j'ai eu l'occasion de faire des croisières à bord de plusieurs yachts.

J'ai été frappé des façons aussi variées que compliquées, de hisser les pavillons aux mâts.

Je serais donc reconnaissant à la Vie au Grand Air *si elle voulait poser la question suivante :*

« Quelle est la manière la plus simple et la plus rationnelle de suspendre un pavillon ou plusieurs pavillons à un mât »

Ce sujet qui intéresse divers sports (yachting, départs de course etc.) est souvent très mal résolu par les intéressés.

Un de vos lecteurs yachtsman pourrait peut-être répondre avec autorité à cette question.

UN ABONNÉ :
G. ALAGUILLAUME,
Paris.

POUR ÊTRE AVIATEUR

Pourriez-vous me dire par le Petit Dictionnaire sportif *l'âge auquel on peut entrer dans une école d'aviation, et quelle somme il faut dépenser à ce sujet.*

G. CLAIRIOT,
Versailles.

LA COURSE DE FOND, EST-ELLE DANGEREUSE POUR LA SANTÉ ?

La course de fond pédestre est-elle préjudiciable à un jeune homme de 17 ou 18 ans, notamment au point de vue du cœur et de l'appareil respiratoire ?

L.-B.,
Dijon.

POUR LANCER LE POIDS

Je vous prie de bien vouloir m'indiquer, par l'intermédiaire de votre Petit Dictionnaire Sportif, *quel est l'équipement nécessaire pour lancer le poids (7 kil. 257).*

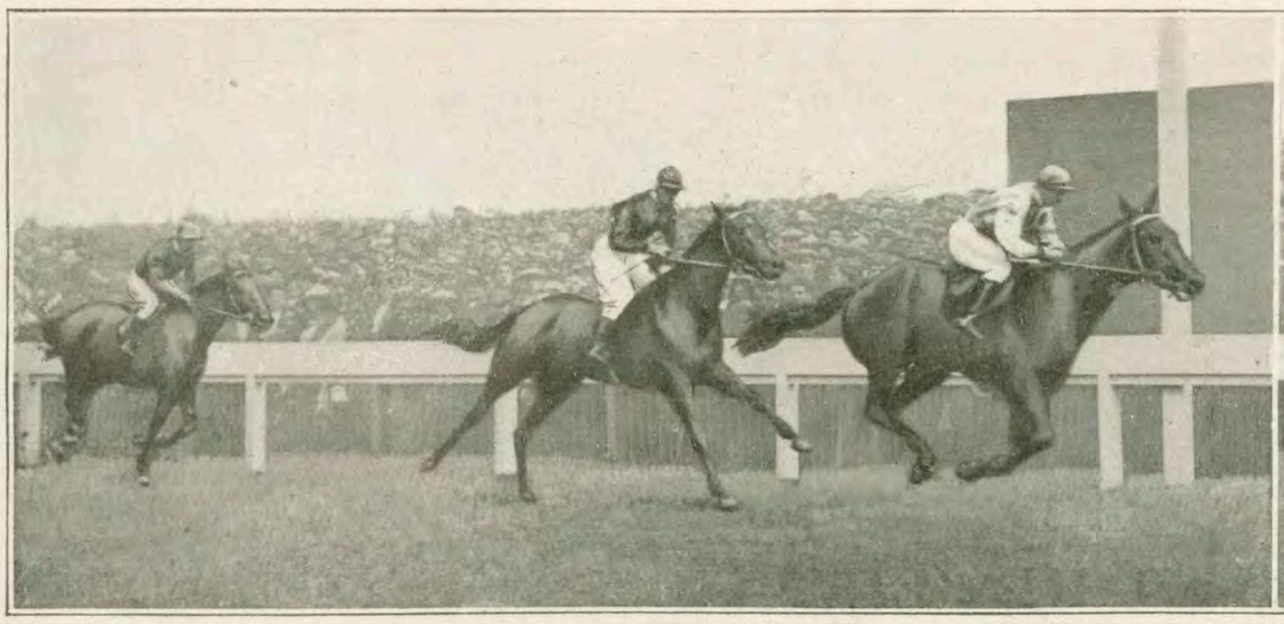
Je vous serais également reconnaissant de m'indiquer quels sont les exercices préparatoires les meilleurs, et la position qu'on doit adopter pour pouvoir atteindre de longues distances.

J. TERUAB,
Barcelone.

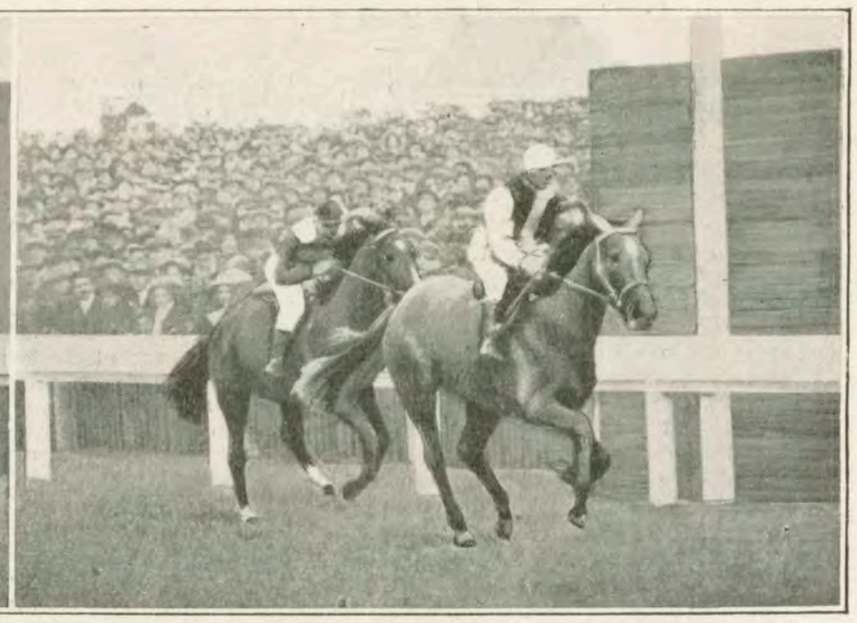
Nous donnerons les réponses à ces questions dans notre numéro du 4 octobre.

Paul LAUSNAY.

(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser.



L'ARRIVÉE DU SAINT-LEGER (2 900 mètres, 162.500 fr.). — **Doncaster, 10 Septembre.**
Louvois a mené jusqu'à 800 mètres de l'arrivée, Séremond passait alors en tête, mais était débordé par White Magic et Night-Hawk. Celui-ci l'emportait de deux longueurs sur White Magic, Séremond était troisième.



L'ARRIVÉE DES CHAMPAGNE STAKES (1.200 m. 25.000 fr.
The Tetrarch a remporté cette épreuve sur Stornoway et Eulogy. Les sept courses de The Tetrarch ont été sept victoires. Il a déjà rapporté 265.150 fr. à son propriétaire, M. Calmont.

HIPPISME

Le Saint-Léger

Les gros outsiders qui l'ont gagné.

Les trois grandes épreuves classiques anglaises ouvertes aux mâles forment cette annnée une curieuse trilogie.

Les Deux Mille Guinées ont été remportées par un concurrent à 25 contre un, Louvois, qui battait d'une tête le favori Craganour.

Le Derby a bien été gagné par le grand favori Craganour; mais, à la suite du distancement de celui-ci, il a été attribué à un outsider à 100 contre un, Aboyeur, qui devançait d'une encolure Louvois à 10 contre un.

Enfin, le Saint-Léger vient d'échoir à un cheval à 50 contre un. Et même, pour clôturer dignement la série, il a donné lieu à une débâcle complète. Les trois concurrents les plus soutenus dans le marché occupaient les trois derniers rangs, lors du passage devant le poteau; par contre, les trois premiers faisaient partie du lot des cinq chevaux les plus délaissés par les joueurs; le vainqueur, Night Hawk, était à 50 contre un, tandis que le second, White Magic, et le troisième, Seremond, étaient tous deux à 33 contre un.

Alors que les arrivées les plus normales et les moins imprévues s'entourent, habituellement, de nombreux commentaires, on pense bien qu'un résultat aussi étourdissant comporte ses explications.

Un fait à noter, c'est qu'on n'invoque aucune excuse en faveur du premier favori, Louvois, ou du second favori, Aghdoc. On reconnaît qu'ils ont dû être battus sur leur mérite.

Au contraire, les trois chevaux qui les suivaient à la cote ont eu contre eux de sérieux incidents. Bachelor's Wedding a été pris, au dernier tournant, dans une bousculade qui l'a presque jeté par terre; Taslett, que montait George Stern, a claqué au commencement de la ligne droite, alors qu'elle semblait en très bonne posture; enfin Roseworthy fut arrêté dans son effort par un incident, qu'on dit être la rupture d'un vaisseau sanguin.

Il n'en reste pas moins que le vainqueur a fourni une course magnifique. Il a couvert la distance du Saint-Léger dans le temps record de 3 m. 3 s. 3/5; il s'est comporté comme un cheval de fond, qui a besoin d'un train sévère et d'un long parcours pour montrer toute sa valeur.

Il est permis de prétendre que, s'il a triomphé, c'est peut-être parce que ces deux conditions se sont trouvées réunies; il aura du reste, l'an prochain, l'opportunité de prouver que sa victoire de Doncaster n'est pas un simple coup de chance.

Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que le Saint-Léger aurait été remporté par un concurrent de qualité, parti à une cote de 50 ou de plus de 50 contre un.

En parcourant à rebours le palmarès de l'épreuve, nous trouvons d'abord, en 1884, Throstle à la cote de 50 contre un.

Cette Throstle, fille de Pétrarch et de Thistle, avait bien failli ne jamais voir un champ de courses. A sa naissance, ses yeux étaient recouverts de taies, qui avaient subsisté pendant près de trois mois; son éleveur, Lord Alington, avait eu un instant l'idée de la sacrifier, puis, se ravisant, il l'avait donnée à quelque négligent qui, peu flatté probablement du cadeau, omit d'en prendre livraison.

Bref, Throstle arriva ainsi, par la force des choses, à l'entraînement chez M. Porter. Après avoir remporté à trois ans deux victoires, elle disputa le Saint-Léger avec la mission d'assurer un train sévère pour son camarade d'écurie, Matchbox; mais elle se refusa absolument à prendre la tête, imposa à son jockey une course d'attente et vint à la fin s'assurer nettement la première place par trois quarts de longueur devant Ladas et Matchbox.

Par la suite, Throstle donna, selon les cas, des preuves de son tempérament capricieux ou de sa qualité sur la distance. Elle fut, au haras, la mère de Missel Thrush.

Une autre jument, Caller Ou, triompha en 1861 à la cote formidable de 66 contre un.

Cette fille de Stockwell et Haricot avait gagné tous les essais à deux et trois ans; mais ces performances publiques n'avaient pas encore répondu à ces brillantes promesses. Aussi son entourage ne lui reconnaissait-il aucune chance sérieuse dans le Saint-Léger; son propriétaire avait même essayé de la vendre, la veille de la course.

Elle n'en battit pas moins d'une tête le vainqueur du Derby, Kettledrum. Cette victoire fut suivie de beaucoup d'autres: Caller Ou disputa, jusqu'à l'âge de sept ans, 101 épreuves pour remporter 51 succès. Elle fut ensuite envoyée au haras; c'est ainsi que deux de nos étalons, Ob et L'Aiglon, ont pour mère une de ses descendantes directes.

En 1834, le célèbre Touchstone, parti à la cote de 50 contre un, s'adjugea le Saint-Léger avec la plus grande facilité par deux longueurs.

Il est juste d'ajouter que le héros du Derby, Plenipotentiary, pour lequel on payait, ne put fournir sa mesure par suite d'un empoisonnement attribué à la malveillance. D'un autre côté, dans l'esprit de son entourage, Touchstone passait pour ne pas être en parfaite santé; si bien que W. Scott, qui aurait dû le piloter, préféra monter un autre concurrent.

Touchstone qui, avant le Saint-Léger, n'avait à son actif que deux succès à Chester, confirma sa victoire, dans la suite de sa carrière, en remportant deux fois le Doncaster Cup et deux fois le Gold Cup d'Ascot. Mais toutes ces performances furent éclipsées par ses services au haras, où il s'est affirmé comme l'un des plus remarquables étalons de la race.

En remontant jusqu'à 1822, nous trouvons en Théodore, l'outsider qui détient le record à 200 contre un.

Ce Théodore, fils de Woful et de la mère de Blacklock, n'était pas un mauvais cheval; mais, lorsqu'il parut sur le champ de courses, le jour du Saint-Léger, il était tellement boiteux qu'il pouvait à peine aller au pas. Son propriétaire vendit pour 5.000 francs tous les paris qu'il avait faits sur son représentant; l'heureux acheteur devait réaliser un bénéfice s'élevant à plusieurs centaines de mille francs. Certains joueurs se livrèrent à une débauche de marchés fantaisistes, celui-ci pariant 25.000 francs contre 25 francs, celui-là offrant 2.500 francs contre une canne.

Le jockey de Théodore, John Jackson, se mit en selle, les larmes aux yeux, en murmurant: « Me faire monter un pareil infirme! » Il n'en suivit pas moins scrupuleusement les ordres donnés, poussant son cheval dès le départ, menant presque toute la course et gagnant d'une demi-longueur au milieu de l'ahurissement général.

Pour être complet, il nous faut encore citer Otterington, triomphant, en 1812, à 100 contre un, et remportant ainsi l'unique victoire de sa carrière.

René Riondet.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

Dimanche 21 Septembre. — *Automobile.* — Boulogne (Coupe des Voitures légères).

Dimanche 21 Septembre. — *Cyclisme.* — Course Toulouse-Luchon et retour (indépendants).

Dimanche 21 Septembre. — *Aviron.* — Coupe de Paris.

Dimanche 21 Septembre. — *Hippisme.* — Courses à Longchamp (Prix du Prince d'Orange).

Lundi 22 Septembre. — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffitte (Handicap de la Tamise).

Mercredi 24 Septembre. — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffitte (La Coupe d'Or, Handicap de la Seine).

Vendredi 26 Septembre. — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffitte (Critérium de Maisons-Laffitte).

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 9 AU 15 SEPTEMBRE 1913

AVIATION

Mardi 9 Septembre. — L'aviateur Reichelt, qui avait quitté Berlin le 7 septembre, en compagnie d'un passager, atterrit à 10 h 30 m. à Villacoublay, remportant le Prix de 40.000 marks, attribué au voyage Berlin-Paris, effectué par un aviateur allemand sur un appareil allemand.

Samedi 13 Septembre. — Berlin. — L'aviateur Seguin vole sans escale de Paris à Berlin, en 10 h. 56 m.

Dimanche 14 Septembre. — Buc. — Le Prix de l'Aéro-Cible Michelin est attribué au lieutenant Varcin qui a placé 13 bombes sur 15 dans la cible.

Dimanche 14 Septembre. — Etampes. — Fourny, détenteur de la Coupe Michelin, a couvert, à la date du 14 septembre, 14.977 kilom. 600 m.

YACHTING AUTOMOBILE

Mercredi 10 Septembre. — Cowes. — La première manche de la British International Cup (34 milles marins 4) est gagnée par le *Despujols II*, à M. Coulomb, en 41 m. 34 s.

Jeudi 11 Septembre. — Cowes. — La seconde manche de la British International Cup, revient au *Maple Leaf IV*, en 39 m. 28 s.

Vendredi 12 Septembre. — Cowes. — La British International Cup est gagnée définitivement par le *Maple Leaf IV*, en 39 m. 28 s.

CYCLISME

Vendredi 12 Septembre. — Buffalo. — Marcel Berthet, dans une tentative pour le record de l'heure, sans entraîneurs, couvre 43 kilom. 494 m., approchant de 30 mètres le record d'Egg.

ATHLÉTISME

Mercredi 10 Septembre. — Boxe. — Londres. — Bombardier Wells met Gunner Moir knock-out en 5 rounds.

Dimanche 14 Septembre. — Course à pied. — Le Tour de Paris (40 kilomètres) est gagné par Henri Siret, devant Vermeulen et Kolehmainen.

AVIRON

Dimanche 14 Septembre. — *Championnats de la Seine*:
Skiff: 1. Peresselenzeff.
Skiff juniors: 1. Testut, de Rouen.
2 rameurs débutants: 1. Haute-Seine.
Skiff débutant: 1. Mathieu.
4 rameurs yole de mer: 1. R. C. de Versailles.
8 rameurs yole de mer: Équipe mixte Juvisy-Marne.
8 rameurs de couple: Equipe S. N. Basse-Seine - C. N. de France.

HIPPISME

Mercredi 10 Septembre. — Chantilly. — *Prix Vermout* (10.000 francs, 2.400 mètres); 1. Bavard III, à M. A. Belmont (Ch. Childs); 2. Cour Suprême; 3. Houli. — P. M.: gag., 47 fr. 50; pl., 20 fr. 50, 33 fr. 50.

Mercredi 10 Septembre. — Doncaster. — *Saint-Léger* (162.500 fr., 2.900 mètres): 1. Night Hawk, à M. Hall Walker (Wheatley); 2. White Magic; 3. Seremond.

Vendredi 12 Septembre. — Maisons-Laffitte. — *Prix Rabelais* 10 000 francs, 2.000 mètres): 1. Shannon, à M. J.-B. Duryea (Mac Gee); 2. Trinqueuse; 3. Plaisir d'Amour. — P. M.: gag, 15 fr. 50; pl., 12 francs, 19 fr. 50.

Dimanche 14 Septembre. — *Prix Royal-Oak* (60.000 francs, 3.000 mètres): 1. Bruleur, à M. de Saint-Alary (O'Connor); 2. Isard II; 3. Fidelio. — P. M.: gag., 26 fr. 50; pl., 13 fr. 50, 15 fr. 50.

Omnium (handicap, 40.000 francs, 2.400 mètres): 1. Pantagruel, au baron M. de Rothschild (Rovella); 2. Le Bavard; 3. Chut. — P. M.: gag., 199 fr. 50; pl., 58 francs, 146 francs 119 fr. 50.

HIPPISME

Le Prix Royal-Oak

Brûleur a confirmé sa supériorité.

La rencontre de Brûleur et de Dagor, du gagnant du Grand Prix avec celui du Derby, a donné un intérêt exceptionnel au principal event de dimanche dernier, le Prix Royal-Oak. Théoriquement, le Royal-Oak est une sorte de contre-épreuve du Grand Prix. La distance est la même. Il s'adresse aux mêmes chevaux, et devrait réunir tous ceux qui ont compté dans la grande épreuve du mois de juin. Mais en fait, la présence du gagnant du Grand Prix dans le Royal-Oak est un événement très rare. Durant les dix années qui ont précédé celle-ci, nous avons vu tout juste deux gagnants du Grand Prix s'aligner dans la contre-épreuve de septembre: Verdun en 1909 et Quo Vadis en 1903. Ni l'un ni l'autre n'a d'ailleurs réussi dans cette nouvelle tentative. Verdun, qu'on n'a jamais revu depuis, avait boité déjà quelque temps avant la course et n'avait pu fournir tout le travail désirable. Il a succombé contre Aveu et Négofol. Quo Vadis a fini devant Vinicius, comme dans le Grand Prix, mais deuxième seulement derrière l'outsider Torquato Tasso. En somme, depuis la fondation du Grand Prix, qui remonte à 1863, c'est-à-dire depuis cinquante et un ans, onze gagnants du Grand Prix seulement, y compris Brûleur, ont tenté la chance dans le Royal-Oak, et cinq seulement avec succès: Gladiateur (1865), Boïard (1873), Le Roi Soleil (1898), Perth (1899) et Brûleur. Le double event de Brûleur n'avait donc pas été réussi depuis quatorze ans.

Plus nombreuses ont été les tentatives des gagnants du Derby dans le Royal-Oak, ce dont il n'y a pas lieu de s'étonner: les mêmes chevaux sont le plus souvent inscrits dans les deux courses.

Le Grand Prix étant international, les inscriptions y étant beaucoup plus nombreuses, il doit arriver assez fréquemment que le cheval qui le gagne ne figure pas dans l'une ou l'autre des autres épreuves. Un fait plus curieux, c'est que les gagnants du Derby ont proportionnellement à leur nombre mieux réussi dans le Royal-Oak que ceux du Grand Prix. Le contraire serait, semble-t-il, plus normal, les deux dernières courses étant identiques, et la première se courant sur une distance et un hippodrome différents. Toujours est-il que, tandis que les gagnants du Grand Prix n'ont réussi jusqu'ici dans le Royal-Oak que dans la proportion de cinq sur onze, ceux du Derby ont réussi dans la proportion de douze sur vingt.

Cette année, pourtant, c'est le vainqueur du Grand Prix qui l'a emporté. On attendait, avec curiosité, cette rencontre des deux grands lauréats, Dagor et Brûleur. Le Grand Prix sans Dagor avait paru décapité. Il manquait à la gloire de Brûleur d'avoir battu Dagor, comme à celle de Dagor d'avoir affirmé sa supériorité sur les 3.000 mètres de Longchamp. Le Royal-Oak se présentait donc comme un complément indispensable de la course du mois de juin. Maintenant, toutes ces questions pendantes ont une solution, au moins provisoire. On peut conclure.

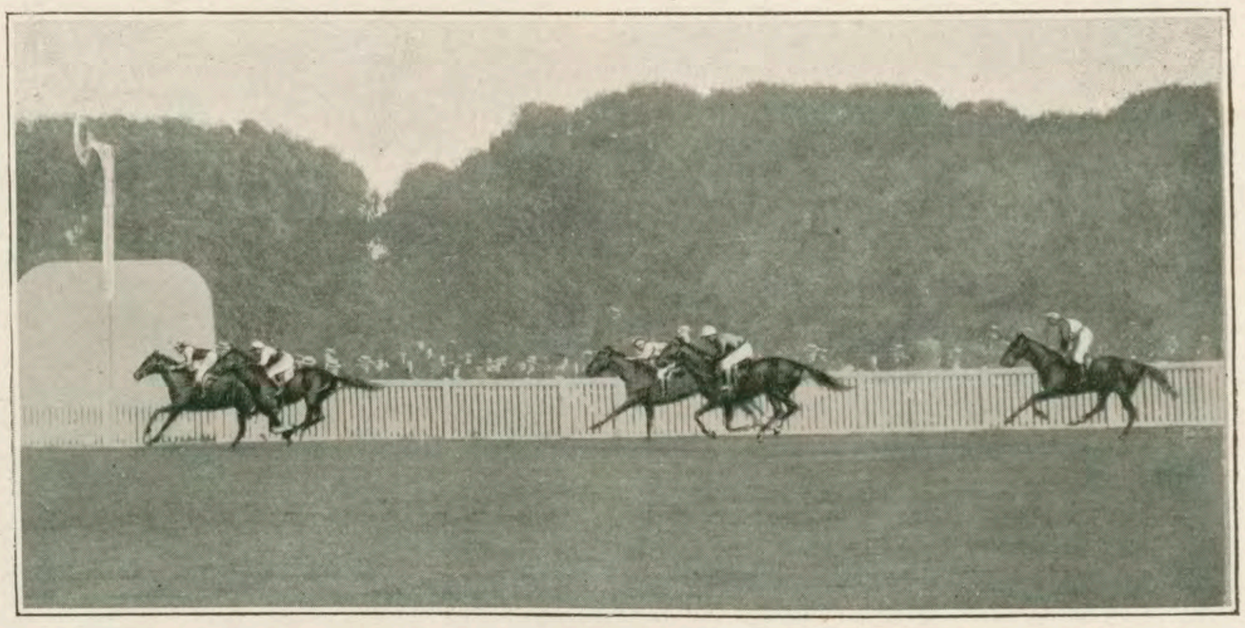
Dagor a été battu, non seulement par Brûleur, mais aussi par Isard II, Fidelio et Nimbus. Troisième ou quatrième pendant le parcours, il a tenté de venir le long de la corde, à l'entrée de la ligne droite, mais il a dû bien vite abandonner, irrémédiablement battu, avant d'avoir pu améliorer sensiblement sa situation. Il était, d'ailleurs, monté déjà au bas de la descente. Est-ce la distance qui l'a fait échouer? Le souvenir de sa victoire assez peu plaisante dans le Prix Kergorlay, où il a marqué quelque hésitation à repousser l'attaque d'Oréade, appuierait cette première hypothèse.

A-t-il été désavantagé par l'état du terrain qui commençait à s'alourdir? C'est là encore une excuse fort plausible, car sa défaite du Prix Lupin nous a pleinement édifié sur sa répugnance pour le lourd. N'est-il plus enfin dans la même forme qu'au mois de juin? On peut choisir entre ces trois explications, mais les deux premières sont, je pense, les meilleures et contiennent, l'une et l'autre, une part de vérité.

Brûleur a gagné dans un style très plaisant, beaucoup plus facilement que dans le Grand Prix. Faut-il en conclure qu'il s'est amélioré? Rien ne le prouve absolument. Etant donné que son runner up est Isard II qu'il a laissé à près de quatre longueurs derrière lui dans le Grand Prix, il ne devait pas avoir besoin, pour gagner de deux longueurs, de sortir toutes ses ressources et de montrer sa limite. Isard II, de son côté, n'a pas dû beaucoup changer. Sa victoire du Grand Prix de Deauville n'impliquait, d'ailleurs, pas les progrès que certains de ses partisans avaient cru y découvrir.

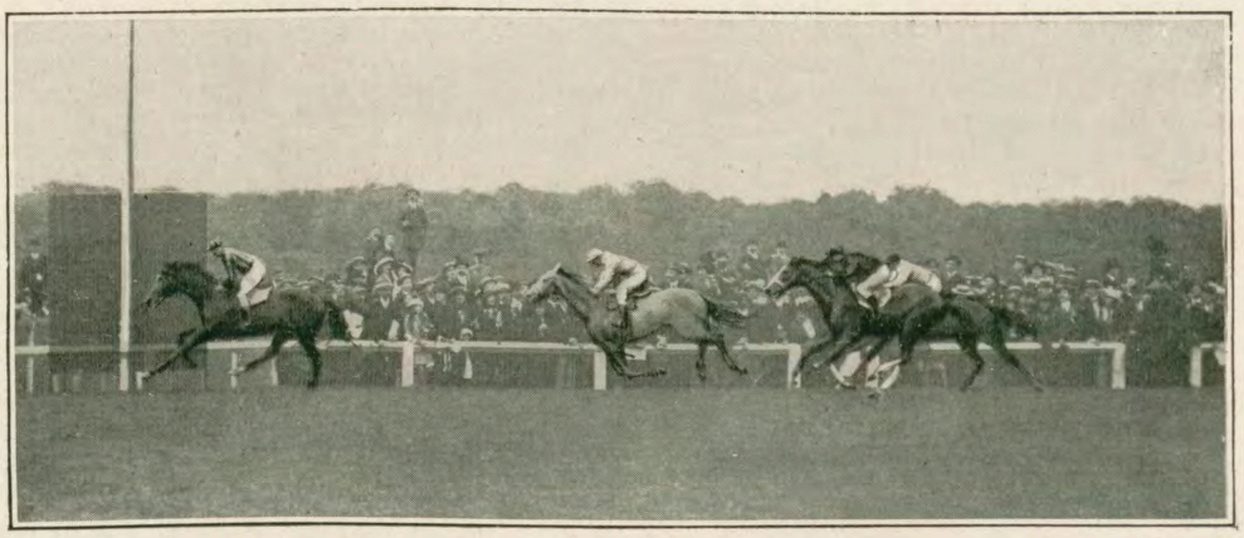
Les deux résultats, celui du Grand Prix et celui du Royal-Oak concordent exactement. Dagor, peut-être, sort un peu diminué de l'aventure, mais le fait de l'avoir battu n'ajoute rien au mérite de Brûleur. Ceci dit, je reconnais que le poulain de M. de Saint-Alary, n'avait jamais produit encore, une impression aussi favorable, et je suis fort enclin moi-même, tout en constatant que la preuve positive fait défaut, à le croire sensiblement amélioré. Dès le jour de ses débuts, on l'a jugé capable, mieux que tout autre, de s'améliorer avec le temps. L'opinion des meilleurs juges était qu'il s'affirmerait surtout à l'automne et même l'année prochaine. Il semble bien que l'événement leur donne raison. Aucun de ses rivaux ne s'est amélioré comme lui, du mois d'avril au mois de juin. On peut admettre sans difficulté qu'il ait depuis persévéré dans la même voie. Il sera en tout cas, intéressant de le revoir dans le Prix du Conseil Municipal avec Dagor, qui trouvera peut-être un terrain mieux à sa convenance, et aussi avec Fidelio et Nimbus, qui bénéficieront d'un avantage de poids. La course de Fidelio qui a fini à une longueur et demie d'Isard II, marque un très sérieux progrès. Il se rapproche de sa forme de deux ans, qui le plaçait tout près d'Ecouen et de Blarney. Peut-être l'atteindra-t-il? Quant à Nimbus, si l'on tient compte de l'arrêt de travail qu'il a subi, de sa préparation encore un peu insuffisante, on doit reconnaître que sa course est des plus satisfaisantes. On l'a vu une première fois, apparaître à l'extérieur du dernier tournant, et fournir un excellent effort. Il a disparu ensuite, mais pour revenir, à la fin, finir à une encolure de Fidelio et assez fort. Si le terrain n'est pas trop dur, il faudra compter sérieusement avec lui, dans le Grand Prix d'Automne. Avec lui, Brûleur, Dagor, Fidelio, Verwood et Prédicateur, nous aurons une course d'un rare intérêt.

STUART.

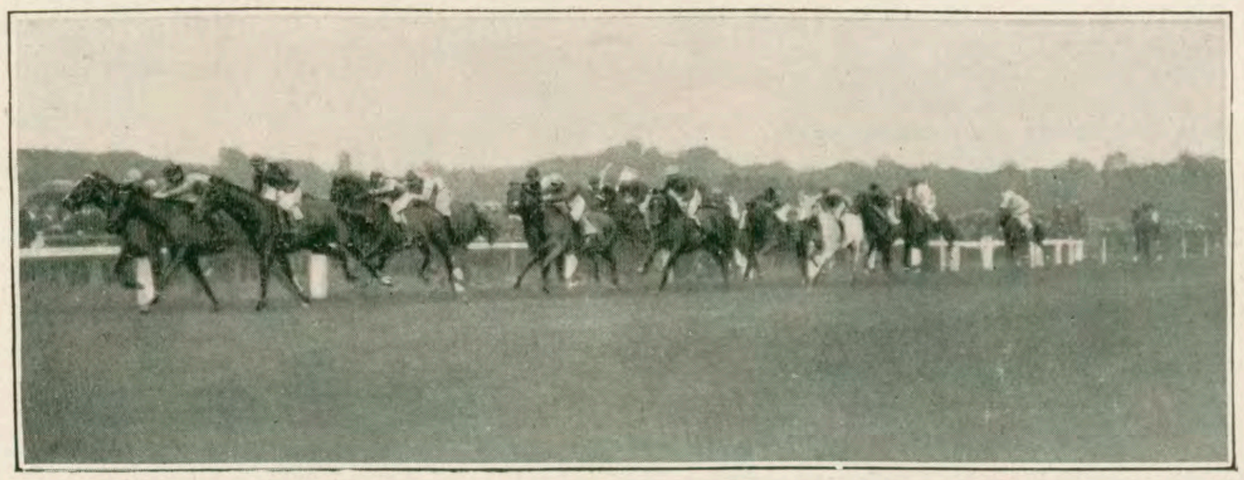


L'ARRIVEE DU PRIX RABELAIS (2.000 mètres, 10.000 francs), Maisons-Laffitte, 12 septembre.
Bonbon Rose, a mené jusqu'à l'entrée de la ligne droite où Shannon venait l'attaquer pour le dépasser à l'intersection des pistes. Shannon gagnait facilement devant Trinqueuse.

LE PRIX ROYAL-OAK (3.000 mètres, 60.000 francs). — Longchamp, 14 septembre.
Brûleur a pris le commandement peu après le départ, devant Bavard III et Isard. II. En face, Dagor se plaçait second, mais perdait sa place dans la descente.



L'ARRIVÉE DU PRIX ROYAL-OAK
Dans la ligne droite, Brûleur repoussait l'attaque de Dagor, puis celle d'Isard II qui finissait second à deux longueurs derrière lui.



L'OMNIUM (2.400 mètres, 40.000 francs). — Longchamp, 14 septembre.
Vingt-trois concurrents se sont présentés dans cette épreuve, qui est revenue à Pantagruel devant Le Bavard et Chut.

Le Gérant: Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.